Die Kapitalverluste der Privatbahnen vor der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz

Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum

der hohen juristischen Fakultät

der Universität Bern

vorgelegt von

Werner Schmid

von Unterengstringen (Kanton Zürich)

Buchdruckeri A.-G. Berner Tagblatt - Bern - 1941

Die Kapitalverluste der Privatbahnen vor der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz

Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der hohen juristischen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von

Werner Schmid

von Unterengstringen (Kanton Zürich)

Buchdruckeri A.-G. Berner Tagblatt - Bern - 1941

Die Fakultät hat diese Arbeit am 27. Februar 1941 auf Antrag von Prof. Dr. F. Volmar als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

Inhaltsverzeichnis.

Vorwort.

Erstes Kapitel: Die Kapitalverluste der Schweizerischen Centralbahn 9
I. Die geschichtliche Entwicklung der Centralbahn 9
II. Die Kapitalbeschaffung und Kapitalverluste der S. C. B bis 1870 12
III. Die Kapitalverluste der S. C. B. von 1870 bis zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz 15

Zweites Kapitel: Die Kapitalverluste der Vereinigten Schweizer Bahnen... 19
I. Geschichte der V. S. B. und deren Vorläufer 19
II. Die finanziellen Verhältnisse und die Kapitalverluste der Vereinigten Schweizerbahnen 20

Drittes Kapitel: Die Kapitalverluste der Schweizerischen Nordostbahn..... 25
I. Die Entstehung und die geschichtliche Entwicklung der Schweizerischen Nordostbahn 25
II. Die Schweizerische Nordostbahn und die Nationalbahn 28
1. Die Nationalbahn bis zu ihrem Zusammenbruch 28
2. Der Erwerb der Nationalbahn durch die Nordostbahn und die entstandenen Kapitalverluste..... 28
III. Finanzgeschichte und Kapitalverluste der N. O. B. bis zur finanziellen Rekonstruktion 1878 30
IV. Die finanziellen Operationen und Einbussen der N. O. B. von 1878 bis zur Eisenbahnverstaatlichung 38

Viertes Kapitel: Die Kapitalverluste der Eisenbahn durch den industriellen Jura 44
I. Die Kapitaleinbussen des J. I. bis zu seinem Konkurs 1865 44
II. Der J. I. von 1865 bis zur Uebernahme durch die Bernischen Jurabahnen 1875 46
III. Der Rückkauf des J. I. durch den Kanton Neuenburg 46
IV. Die Weiterentwicklung des J. N. 47
1. Die „Société d'exploitation du chemin de fer du Jura Neuchâtelois" von 1886—1899 47
2. Die zweite Betriebsgesellschaft von 1900—1912 47
V. Rückblick auf den J. I. 48

Fünftes Kapitel: Die Kapitalverluste der Jura-Simplonbahn..... 50
I. Die Kapitalverluste bei den Vorläufern der J. S. 50
1. Die Suisse-Occidentale-Simplonbahn 50
A. Die Suisse-Occidentalebahn 50
a) Die Franco-Suisse Eisenbahngesellschaft 50
b) Die Westbahn 51
c) Die Lausanne-Freiburg-Bernergrenze- und Genf-Versoix-Bahn 53
d) Die Fusion der drei Bahnen zur Suisse-Occidentale 54

B. Die Simplonbahn 57
a) Die „Ligne d'Italie" 57
b) Die Umwandlung der „Ligne d'Italie" in die Simplonbahn... 60
c) Die Fusion der Simplonbahn mit der Suisse-Occidentale zur Suisse-Occidentale-Simplonbahn und deren Weiterentwicklung bis 1889 61
2. Die Jura-Bern-Luzern-Bahn 63
A. Die Ost-Westbahn, die Bernischen Staatsbahnen und die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern 63
B. Die Bernischen Jurabahnen und die daraus hervorgegangene Jura-Bern-Luzern-Bahn 69
II. Die Kapitalverluste der Jura-Simplonbahn 72

Sechstes Kapitel: Die Kapitalverluste der Gotthardbahn 80
I. Historischer Ueberblick der Gotthardbahn 80
II. Finanzgeschichte der G. B. bis 1885 und der sog. „Gotthardkrach"..... 85
III. Die Weiterentwicklung und die finanziellen Einbussen der G. B. von 1885 bis 1909 95
IV. Zusammenfassung der Kapitalverluste 98

Siebentes Kapitel: Zusammenstellung der Kapitalverluste der sechs schweizerischen Hauptbahnen in der Zeit von deren Gründung bis zur Eisenbahnverstaatlichung 102
Schlussbetrachtungen 108
Literaturverzeichnis 118

Verzeichnis der Abkürzungen.

B. V.	Bundesverfassung der schweiz. Eidgenossenschaft
B. Bl.	Bundesblatt der schweiz. Eidgenossenschaft
B. G. E.	Bundesgerichtliche Entscheidungen
G. V.	Generalversammlung
B. G. C.	Bulletin des Neuenburger Grossen Rates
N. Z. Z.	Neue Zürcher Zeitung
S. C. B.	Schweizerische Centralbahn
V. S. B.	Vereinigte Schweizerbahnen
N. O. B.	Schweizerische Nordostbahn
J. S.	Jura-Simplonbahn
G. B.	Gotthardbahn
N. B.	Nationalbahn
J. B. L.	Jura-Bern-Luzern-Bahn
J. I.	Eisenbahn durch den industriellen Jura („Jura industriel“)
J. N.	Neuenburger Jurabahn („Jura neuchâtelois“)
J. B.	Bernische Jurabahnen („Jura bernois“)
F. S.	Franco-Suisse Eisenbahngesellschaft
S. O.	Suisse-Occidentale Eisenbahngesellschaft
S. O. S.	Suisse-Occidentale-Simplonbahn
S. O. B.	Südostbahn
S. B. B.	Schweizerische Bundesbahnen

VORWORT.

Aufgabe der vorliegenden Arbeit ist es, die Kapitalverluste, welche die Hauptbahnen in der Schweiz vor der Verstaatlichung erlitten, zu untersuchen. Es soll im folgenden gezeigt werden, zu welch grossen Verlusten es beim Bau der Privatbahnen gekommen ist und welche Fehler dazu führten. Wir wollen dabei versuchen, uns ein möglichst genaues Bild von den finanziellen Verhältnissen der Eisenbahnen vor der Verstaatlichung zu verschaffen. Im allgemeinen bilden die Geldeinbussen der Privatbahngesellschaften ein trübes Kapitel in der schweizerischen Eisenbahngeschichte. Die Einsicht in diese Verluste dient aber auch der Förderung unserer Kenntnisse hinsichtlich der historischen Entwicklung unserer Eisenbahnen.

Es sei mir an der Stelle gestattet, Herrn Prof. Dr. F. Volmar, auf dessen Veranlassung ich diese Schrift verfasste, meinen besten Dank für seine Mithilfe und das meiner Arbeit stets entgegengebrachte Interesse auszusprechen.

Sodann gilt mein Dank der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für die Benutzung ihrer Bibliothek sowie Herrn E. Mathys, Oberbibliothekar der S. B. B., für die mir erteilten Ratschläge und Auskünfte.

Der Verfasser.

Bern, im März 1941.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547621_0045

ERSTES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Schweizerischen Centralbahn (S. C. B.).

I. Die geschichtliche Entwicklung der Centralbahn.

Anregungen zum Bau von Eisenbahnen in der Schweiz sind bereits in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts gemacht worden. Bis zur Inbetriebnahme der ersten Strecke von Zürich nach Baden dauerte es jedoch noch geraume Zeit, wurde sie doch erst 1847 eröffnet. Der Gedanke des Eisenbahnbaus stiess bei uns vielerorts auf starken Widerstand[1]). Endlich vermochte sich aber die Idee trotzdem durchzusetzen und überall im Schweizerlande bildeten sich Kreise, welche die Erstellung von Eisenbahnlinien befürworteten und an die Hand nahmen.

Die Bundesverfassung von 1848 enthält keinen direkten Artikel, der die Eisenbahnen behandelt, doch nahm man Art. 21 als Grundlage dafür an[2]). Auch der Bundesrat befasste sich mit der Frage und beauftragte 1850 die beiden englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne ein technisches und die Schweizer Ingenieur Ziegler und Ratsherr Geigy ein finanzielles Gutachten über den Bahnbau in der Schweiz abzugeben.

Geigy und Ziegler kamen dabei zur Ansicht, „dass die Eisenbahnen Vorteil bringen für jedes Land, und zwar in einem um so höheren Masse, je grösser der Verkehr, welchen sie vermitteln und je unvollkommener die Verbindungsmittel, welche sie ersetzen[3])". Die erste wichtige Frage,

---

[1]) Volmar gibt in der „Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Sozialpolitik", Nr. 13/16, 1920 („Die Ursachen der Misserfolge der ersten Jahrzehnte schweiz. Eisenbahnpolitik") folgende Gründe für diesen Widerstand an:

1. Politische Händel und Kriege (Sonderbund!) gestalteten die Lage höchst unsicher.
2. Die Wirtschaftslage der Schweiz war ungünstig. Viele Zölle belasteten den Verkehr. Auch Post- und Münzwesen zeigten keine Einheit.
3. Der verfassungsmässige Zustand der Schweiz wirkte hemmend auf die Entwicklung der Eisenbahnen. Der Bund besass keine Kompetenzen in Verkehrsfragen. In der Hinsicht waren die Kantone zuständig. Auch fehlte eine einheitliche Expropriationsgesetzgebung.
4. Im Volk herrschten Vorurteile gegen die Bahnen. Man befürchtete eine Verödung der Strassen und eine Konzentration des Verkehrs an den Endpunkten der Bahnen. Die Bauern nahmen Stellung gegen den Eisenbahnbau weil sie dadurch den Ruin der Landwirtschaft voraussahen.

[2]) B. V. von 1848, Art. 21: „Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben, öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Zu diesem Zweck ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen."

[3]) Bericht von Geigy und Ziegler: S. 5.

die in der Folge so viele Gemüter erhitzen sollte, war diejenige des Staats- oder Privatbaus. Für jenen trat Ratsherr Geigy, für diesen Ing. Ziegler ein. Vor- und Nachteile der beiden Systeme sind schon früh erkannt worden. So finden wir sie in Speisers „Mitteilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens" auf Seite 19 wie folgt zusammengefasst:

	Vorzüge:	Nachteile:
Privat:	Tätigkeit Beweglichkeit	Sonderinteresse Monopolsucht
Staat:	Vorsorge für die allgem. Interessen	Bürokratie

Interessant ist es, zu sehen, welche Landesteile für den Staats- und welche für den Privatbau waren und was für Gründe sie dazu bewegten. Laut Bernerzeitung[4]) sollen für den Staatsbau gewesen sein: der Tessin, Schaffhausen (aus Patriotismus!) und Freiburg (aus Prinzip). In Bern und dem Kanton Aargau war die Stimmung geteilt und die übrigen Kantone seien für den Privatbau aus egoistischen Gründen eingetreten. Sie hätten dabei gehofft, erklärt die Bernerzeitung, mehr Bahnen zu erhalten als beim Staatsbau.

Am 8. Juli 1852 entschied sich dann der Nationalrat mit 68 gegen 22 Stimmen für den Privatbau. Damit gab der Bund das Recht zur Konzessionserteilung an die Kantone und behielt für sich lediglich die Genehmigung der Konzessionen vor und machte den Vorbehalt des Rückkaufs nach einer bestimmten Frist. Dies wurde im Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 festgelegt. Erst im neuen Eisenbahngesetz von 1872 ging dann die Konzessionshoheit an den Bund über.

Nachdem 1852 der Privatbau den Sieg davongetragen hatte, entstanden überall Eisenbahnbaugesellschaften. Jeder Kanton suchte die für ihn am günstigsten Linien, ohne Rücksicht auf den Nachbarkanton, auszuwählen. Es entstanden zahlreiche Konkurrenzprojekte.

Es ist klar, dass Basel infolge seiner verkehrspolitischen sowie wirtschaftlich wichtigen Schlüsselstellung an der Schweizergrenze nicht hinter den andern Kantonen zurückbleiben konnte. Es wollte eine Verbindung mit der Innerschweiz. Da man in Basel allgemein den Staatsbau erwartet hatte, waren die S. C. B.-Pläne aus dem Jahre 1845 längere Zeit liegen geblieben. Es hiess sich also doppelt beeilen, wollte man nicht ins Hintertreffen gegenüber andern Städten wie z. B. Zürich geraten. Aus diesem Grunde konstituierte sich nach einigen Vorberatungen und Vorversammlungen am 26. August 1852 in der Rheinstadt die sog. „Neue Gründungsgesellschaft für das Unternehmen der Schweizerischen Centralbahn". Es wurde beschlossen, eine Eisenbahnverbindung von Basel nach Olten und von da ostwärts nach Baden, westwärts nach Bern und Solothurn sowie nach Luzern zu erstellen. Als Verwaltungsratspräsident beliebte Ratsherr Geigy, ein Mann, der sich, wie wir gesehen haben, mit dem Eisen-

[4]) Vgl. Speiser: „Mitteilungen über die Anfänge des schweiz. Eisenbahnwesens", S. 21.

bahnproblem schon lange beschäftigt hatte. Auf die Kapitalbeschaffung für den Bau der Centralbahn werden wir später noch näher eintreten. Die Erteilung der verschiedenen Konzessionen an die S. C. B. ging nicht überall reibungslos vonstatten. Mit Bern und Luzern war man verhältnismässig rasch einig. Schwierigkeiten entstanden aber mit Solothurn, weil dieses nicht nur eine Zweigbahn (von Herzogenbuchsee nach Solothurn) wollte. Die S. C. B. sah jedoch die Hauptlinienführung von Olten über Langenthal nach Bern vor und eben nur eine Abzweigung nach Solothurn. Eine englische Gesellschaft anerbot sich darauf Solothurn, eine Hauptlinie von Murten über Solothurn nach Olten zu bauen. Durch eine Verständigung der S. C. B. mit dieser englischen Gesellschaft gelang es jener, die Solothurner zum Verzicht zu bringen und der S. C. B. die Konzession zu sichern. Aehnlich lagen die Verhältnisse im Aargau. Nur dass hier der Streit zwischen Basel und Zürich, resp. der Centralbahn und der Nordostbahn, ausgefochten wurde.

Nachdem alle diese Hindernisse überwunden waren und die S. C. B. die Konzessionen von den verschiedenen Kantonen erhalten hatte, erfolgte am 2. und 3. März 1853 die endgültige Aufstellung der Gesellschaftsstatuten sowie die Wahl des Direktoriums. Im Juli 1853 begann sodann die erste Bauperiode mit der Strecke Basel-Olten. Die Schwierigkeiten waren aber besonders auf finanziellem Gebiet noch lange nicht beseitigt und so muss man von 1854 als von einem ersten Krisenjahr sprechen, das die Bahn mit Glück überstand. Am 19. Dezember 1854 eröffnete die S. C. B. ihre erste Strecke von Basel nach Liestal. In den nächsten sechs Jahren erfolgte die Betriebsübergabe der andern Linien, so dass 1860 die erste Bauperiode als abgeschlossen zu betrachten ist. Die Daten der Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken sind folgende:

19. Dezember	1854	Basel-Liestal
1. Juni	1855	Liestal-Sissach
9. Juni	1856	Olten-Aarau. Olten-Emmenbrücke
16. März	1857	Aarburg-Herzogenbuchsee
1. Mai	1857	Sissach-Läufelfingen
1. Juni	1857	Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel
16. Juni	1857	Herzogenbuchsee-Wylerfeld
1. Mai	1858	Läufelfingen-Olten (Hauensteintunnel)
15. November	1858	Wylerfeld-Bern
1. Juni	1859	Emmenbrücke-Luzern
1. Juli	1859	Bern-Thun

Die zweite Bauperiode begann in den 70er Jahren. Die S. C. B. baute mit der N. O. B. zusammen die aargauische Südbahn, die Bötzberg- und die Wohlen-Bremgarten-Bahn. Die Betriebsübergabe dieser drei sog. Gemeinschaftsbahnen erfolgte am:

2. August	1875	Bötzbergbahn
23. Juni	1874	Rupperswil-Wohlen (aarg. Südbahn)
1. Juni	1875	Wohlen-Muri „ „
1. Dezember	1881	Muri-Rothkreuz „ „

1. Juni	1882	Rothkreuz-Immensee (aarg. Südbahn)
1. September	1876	Wohlen-Bremgarten

Um andere Bahnen zu konkurrenzieren erwarb die S. C. B. ferner die Konzessionen für die sog. Gäubahn (Olten-Solothurn-Lyss), die Wasserfallenbahn (Liestal-Solothurn) und die Linie Solothurn-Schönbühl. Auch eine Bahn von Liestal nach Waldenburg sollte von ihr erstellt werden und eine Verbindung von Langenthal nach Wauwil war geplant und in Angriff genommen worden. Infolge der hereinbrechenden Krise mussten alle diese Strecken mit Ausnahme der Gäubahn von der S. C. B. aufgegeben werden. Die Eröffnung der Verbindungsbahn zwischen Gross- und Kleinbasel fällt ins Jahr 1873, diejenige der Gäubahn ins Jahr 1876. Auch von der zweiten Krise in den 70er Jahren, die alle schweizerischen Eisenbahnunternehmungen heimsuchte, erholte sich die S. C. B. verhältnismässig rasch und konnte sich dann bis zur Verstaatlichung dem Ausbau ihrer Linien widmen. Die „Krönung des Werkes", wie sich Leupold in seinen „Mitteilungen über die Gründung der S. C. B." ausdrückt, fand die S. C. B. in der Verwirklichung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 als Fortsetzung der S. C. B. nach dem Süden. Eine solche Verlängerung der Bahn hatten sich bereits die Gründer der S. C. B. gedacht.

Während der ganzen Zeit, von der wir bis jetzt gesprochen haben, kam die Verstaatlichungsidee nicht zur Ruhe. Grosse Männer befassten sich mit ihr und als deren eifrigster Verfechter darf wohl der Berner Jakob Stämpfli genannt werden. Schon in seiner Broschüre „Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen", die 1862 erschien, setzte er sich für den Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund ein. Mit einer weitern Schrift gelangte er dann 1878, also nach den schweren Krisenjahren, an die Oeffentlichkeit und beleuchtete darin ausserordentlich drastisch den Neid und die Konkurrenz unter den einzelnen Eisenbahngesellschaften in der Schweiz. Ein Versuch, die S. C. B. zu verstaatlichen, war 1891 erfolglos unternommen worden. Sowohl der National- wie auch der Ständerat hatten sich bereits für die Gesamterwerbung der S. C. B. durch den Bund ausgesprochen, als gegen diesen Beschluss das Referendum ergriffen wurde und das Schweizervolk in der Abstimmung vom 6. Dezember 1891 den Ankauf der S. C. B. durch die Eidgenossenschaft verwarf. Schliesslich siegte aber doch nach hartem Kampf der Verstaatlichungsgedanke und in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 wurde das Rückkaufsgesetz mit 386,634 gegen 182,718 Stimmen angenommen. Der erste Rückkaufsvertrag war derjenige mit der S. C. B.; von der Bundesversammlung genehmigt am 14. Dezember 1900.

II. Die Kapitalbeschaffung und Kapitalverluste der S. C. B. bis 1870.

Natürlich bildete bei der Gründung der S. C. B. die Art und Weise der Kapitalbeschaffung zur Ausführung des Unternehmens eine Hauptfrage. Oberbaurat Etzel aus Stuttgart, der von der S. C. B. beauftragt war, ihre Trasseanlagen zu begutachten und die Anlagekosten zu berechnen, kam dabei auf folgende Baukosten:

Basel-Olten	38 km	Fr. 13,500,000.—
Olten-Baden	41 km	„ 8,280,000.—
Olten-Sursee-Luzern	56 km	„ 8,500,000.—
Olten-Herzogenbuchsee	26 km	„ 4,900,000.—
Herzogenbuchsee-Bern	35 km	„ 5,850,000.—
Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel	38 km	„ 4,520,000.—
	Total 234 km	Fr. 45,550,000.—
Dazu 10 % für Verzinsung		„ 4,555,000.—
		Fr. 50,105,000.—

Um dieses Kapital von rund 50 Millionen Franken zusammenzubringen, begab sich Bankdirektor Speiser im Auftrag der S. C. B. nach Paris, wo er sehr gute Beziehungen zu den dortigen Bankhäusern Hottinger & Co., A. Marcuard & Co. und F. A. Seillière besass. Es gelang ihm, die drei Banken für eine finanzielle Beteiligung an der S. C. B. zu interessieren. Daneben suchte man auch in der Schweiz Geld aufzunehmen. Die S. C. B. durfte sich aber, um mit Leupold zu sprechen[5]), „nicht nur auf die Schweiz beschränken, denn es wäre sehr gewagt und nachteilig gewesen, der einheimischen Industrie ein zu grosses Kapital zu entziehen".

Schliesslich kam es zur Aufstellung von folgendem Finanzplan:

Fr. 36,000,000.—	in 72,000 Aktien à Fr. 500.—
„ 12,000,000.—	in Obligationen
Fr. 48,000,000.—	total

Von den Aktien wurden übernommen:

34,000	Aktien	durch die drei genannten Pariser Banken	=	Fr. 17,000,000.—
10,000	„	„ die Basler Banquiers	=	„ 5,000,000.—
23,000	„	„ Private.....	=	„ 11,500,000.—
3,000	„	„ Basel Stadt	=	„ 1,500,000.—
2,000	„	„ Basel-Land	=	„ 1,000,000.—
72,000	Aktien à Fr. 500.—		=	Fr. 36,000,000.—

Für die öffentliche Aktiensubskription blieben also nur 23,000 Stück übrig, welche sofort gezeichnet waren. Die erste Einzahlung von 20 % pro Aktie erfolgte ordnungsgemäss am 10. Januar 1853. Mit dem Jahr 1854 brach die bereits erwähnte Krise über die S. C. B. herein: der Kurs der S. C. B.-Aktien sank zusehends und erreichte einen sehr niedrigen Stand. Zahlreiche Aktien waren ins Ausland, und zwar hauptsächlich nach Paris abgewandert, wo mit ihnen heftig spekuliert wurde. Dazu liefen täglich neue beunruhigende Nachrichten über die Zersplitterung und gegenseitige Befehdung der einzelnen schweizerischen Eisenbahngesellschaften sowie über im Entstehen begriffene neue Konkurrenzlinien (z. B. Bötzbergbahn!) in der französischen Metropole ein, was natürlich

[5]) Leupold: „Mitteilungen über die Gründung der S. C. B.", S. 13.

nicht dazu beitrug, das Vertrauen in die S. C. B.-Aktien zu festigen. Es zeigt sich hier mit aller Offenheit, wie verhängnisvoll es für ein Unternehmen sein kann, wenn der Grossteil seiner Aktien sich in ausländischen Spekulantenhänden befindet! Die Pariser Banken übten denn auch einen gewaltigen Druck auf die S. C. B. aus und regten zuerst eine Fusion mit der Westbahn an. Als dieser Gedanke durch die S. C. B. zum Scheitern gebracht worden war, weigerten sich die Pariser Bankhäuser, die fällige zweite Einzahlung der Aktien vorzunehmen. Als Gründe dafür wurden angegeben der niedere Kurs der S. C. B.-Aktien, der Orientkrieg sowie die politische Lage im allgemeinen. So sah sich die S. C. B. veranlasst, zu sanieren. Sie beschloss in ihrer Generalversammlung vom 27. April 1854 die Reduktion des Aktienkapitals der Gesellschaft auf 15½ Millionen Franken. Die Aktien wurden in der Folge zu Fr. 200.— liberiert. Von den 72,000 Stück erfuhren 68,000 eine Reduktion; nur 4000 blieben auf Verlangen ihrer Besitzer unverändert, so dass das neue Aktienkapital noch rund 15½ Millionen Franken ausmachte (27,200 lib. à Fr. 500.— = Fr. 13,600,000.— und 4000 alte à Fr. 500.— = Fr. 2,000,000.—: Total Fr. 15,600,000.—). Demgegenüber betrug die Bauverpflichtung immer noch 48 Millionen Franken, so dass nichts unterlassen werden durfte, um das Kapital wieder auf diese Höhe zu bringen. Man war diesmal vorsichtiger und bemühte sich, möglichst inländisches Geld herbeizuziehen. Der Kanton Bern zeichnete für 4 Millionen, der Kanton Luzern für 2 Millionen Franken Aktien. Zwei Anleihen brachten ferner 7 Millionen Franken, so dass Ende 1854 der S. C. B. 28,6 Millionen Franken zur Verfügung standen, nämlich:

	Fr. 15,600,000.—	alte Aktien
	„ 7,000,000.—	Anleihen 1854
	„ 4,000,000.—	Kt. Bern
	„ 2,000,000.—	Kt. Luzern
Total	Fr. 28,600,000.—	

Die vorhandenen Mittel waren laut Geschäftsbericht vom 27. April 1855 in der Lage, folgende Ausführungen sicherzustellen:

Linie Basel-Olten-Aarau-Luzern	Fr. 22,500,000.—
Unterbau und Grunderwerbung der bernischen und solothurnischen Linien	„ 6,000,000.—
	Fr. 28,500,000.—

Unter diesen Umständen musste die S. C. B. suchen, die restlichen, fehlenden Kapitalien möglichst rasch zu erhalten. Die Gesellschaft besass noch 30,000 unbegebene Aktien oder 15 Millionen Franken und 5 Millionen unbegebene Obligationen. Sie konnten folgendermassen abgesetzt werden: 30,000 Aktien à Fr. 460.— (Nominalwert Fr. 500.—) übernahmen durch Vertrag vom 10. September 1855 die Société générale de crédit mobilier und das Bankhaus Gebr. Pereire in Paris. Damit war der statutenmässige Betrag des Aktienkapitals der S. C. B. wieder erreicht. Ein Anleihen von 5 Millionen Franken wurde in kurzer Zeit gedeckt, so dass im Bericht vom 29. April 1856 das Direktorium an die Generalversammlung mitteilen

konnte: „Die gesamte, für den Bau und die Ausrüstung der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Summe von 48 Millionen Franken ist gesichert, die Ungewissheiten sind beseitigt." Trotzdem mussten neue Anleihen in den Jahren 1857 (4 und 12 = 16 Mill. Fr.), 1858 (8 Mill. Fr.) und 1859 (6 Mill. Fr.) aufgenommen werden. Die Totalverwendung auf die Bauausführung stieg rapid und betrug 1859 schon 72 Millionen Franken (1856 = 38,5 Mill. Fr.). Ursprünglich waren 50 Millionen vorgesehen gewesen! In der Generalversammlung vom 30. April 1860 gab Stadtratspräsident Bischoff-Respinger von Basel Erklärungen ab, wieso eine derartige Ueberschreitung der Voranschläge für den Bahnbau eingetreten sei. Als Gründe dafür fügte er die Abweichungen vom ursprünglichen Trasse und die daher bedingten Mehrauslagen (Burgdorfertunnel), die Anlage von mehr Zwischenstationen als zuerst berechnet, die Erstellung von neuen Linien, die im Voranschlag nicht enthalten waren (z. B. Bern-Thun) und die Ueberwindung von unvorhergesehenen Schwierigkeiten an. Von 1860 bis 1870 folgten sich dann fast jährlich neue Finanzbeschaffungen, zum Teil um alte Schulden zu bezahlen, zum Teil um für Bauten verwendet zu werden.

Ueber die finanzielle Entwicklung und die Kapitalverluste der S. C. B. seit ihrem Bestehen bis 1870 können wir zusammenfassend folgendes sagen: Die Periode ist gekennzeichnet durch ein starkes Anwachsen der Baukosten aus den bereits oben erwähnten Gründen[6]). Daher musste auch mehr Kapital beschafft werden, als man zuerst annahm[7]). Trotzdem darf die finanzielle Situation der S. C. B. als gut bezeichnet werden. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 1870 Fr. 2,800,000.—, die Dividende im gleichen Jahr 6,8 %.

Den grössten Verlust hatte die S. C. B. anlässlich des Verkaufs von 30,000 Aktien à Fr. 460.— an Pereire und Crédit mobilier in Paris anno 1855. Das schweizerische Eisenbahnunternehmen büsste bei diesem Geschäft per Aktie Fr. 60.— ein, was einen Totalverlust von 1,8 Millionen Franken ausmachte. Ein weiterer bedeutender Kursverlust war derjenige von 10 % auf dem 12 Millionen-Anleihen, welches am 20. April 1857 mit dem Bankverein abgeschlossen worden war. Hier betrug der Verlust 1,2 Millionen Franken. Gegenüber den gewaltigen Kapitaleinbussen, welche die S. C. B. später erlitt, sind die Verluste in der vorliegenden Periode noch gering zu nennen.

III. Die Kapitalverluste der S. C. B. von 1870 bis zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz.

Die Souveränität der Eisenbahngesellschaften und der Kantone hatte zur Folge, dass die erstgenannten nach Belieben schalten und walten konnten. Der Bund war ihnen gegenüber vollkommen machtlos und musste

---

[6]) Vgl. die Ausführungen von Bischoff-Respinger in der G. V. vom 30. April 1860.

[7]) Das Aktienkapital der S. C. B. betrug 1870 ..... Fr. 37,617,500.—
die konsolidierten Anleihen 1870 ..... „ 44,000,000.—
was ein Total ausmacht von ..... Fr. 81,617,500.—

zuschauen, wie seine Interessen überhaupt nicht berücksichtigt wurden. Unter den einzelnen Bahngesellschaften tobte ein regelrechter Konkurrenzkampf, bei dem die Gesamtinteressen des Landes zu kurz kamen. Die verschiedenen Alpenbahnprojekte veranlassten die Gesellschaften, möglichst viele Konzessionen zu erlangen, um ja alle Zufahrtswege in ihre Hand zu bekommen. Was dabei für unmögliche Strecken zum Teil ausgeführt, teilweise nur angefangen wurden, spottet jeglicher vernünftigen Eisenbahnpolitik. Auf diese Weise entstanden die Bahnen, die durch ihre Unrentabilität den einzelnen Gesellschaften zum Verhängnis werden sollten! So ist es auch nicht verwunderlich, dass es zu der grossen Eisenbahnkrise der 70er Jahre kam.

Wie wir auf Seite 12 schon kurz gesehen haben, erhielt die S. C. B. durch Vertrag vom 16./18. Februar 1872 die Konzessionen zur Erstellung der Gäubahn von Olten über Solothurn nach Lyss, als Gegenmassnahme zur projektierten schweizerischen Nationalbahn. Ferner verpflichtete sie sich zur Uebernahme der Wasserfallenbahn, der Linie Solothurn-Schönbühl als deren Fortsetzung, sowie der Liestal-Waldenburgbahn. Um einerseits die Bern-Luzernstrecke zu konkurrenzieren, andererseits eine vorgesehene Jura-Gotthardbahn (Delsberg-Langenthal-Huttwil-Luzern) zu verunmöglichen, beschloss sodann die S. C. B. den Bau einer Linie von Langenthal nach Wauwil. Ueber die Gründe, welche zu dieser Bauausführung führen sollten, gibt der Geschäftsbericht der ausserordentlichen Versammlung der Aktionäre der S. C. B. am 28. Februar 1873 deutlich genug Auskunft. Dort heisst es nämlich: „Um den Verkehr, der in Biel auf unsere Schienen gelangt, auf denselben zu erhalten, schlagen wir Ihnen vor, ungeachtet ihrer Kostspieligkeit, eine Verbindung, welche den Umweg über Aarburg beseitigt, zu erstellen. Einen neuen nennenswerten Verkehr wird diese Strecke nicht erschliessen, da sie dazu zu kurz ist und eine nur ackerbautreibende Bevölkerung diesen Landesteil bewohnt. Allein dieser Umstand fällt in diesem Fall weniger in Berücksichtigung, wo vorwiegend spezielle Bahninteressen und Gründe der Selbsterhaltung massgebend sind.“ Die vorliegenden Sätze beleuchten die Situation zur Genüge. Wegen „speziellen Bahninteressen und Gründen der Selbsterhaltung“ sollte hier einfach eine Konkurrenzlinie entstehen, von der man nicht wusste, ob sie überhaupt je rentieren werde! Um all diesen Eisenbahnverpflichtungen nachzukommen, benötigte die S. C. B. natürlich erneuter Geldmittel. Sie erhöhte daher 1874 zuerst ihr Aktienkapital auf 50 Millionen Franken. Die weitere Kapitalbeschaffung stiess jedoch auf Schwierigkeiten. 1876 übernahm dann das comptoir d'escompte de Paris 57,338 Obligationen à Fr. 500.— zum Preise von Fr. 366.25 per Obligation. Die S. C. B. sah sich darauf gezwungen, die Arbeiten auf verschiedenen bereits begonnenen Strecken einzustellen, so auf der Wasserfallenbahn und auf der Linie Langenthal-Wauwil. Auch Solothurn-Schönbühl musste fallen gelassen und Liestal-Waldenburg an eine andere Gesellschaft abgetreten werden. Einzig die Gäubahn verblieb der S. C. B. zur Ausführung. Die Kapitalverluste auf den angefangenen und nicht vollendeten Linien sind recht beträchtliche. Laut Geschäftsbericht sind folgende Summen auf den drei Strecken „begraben“ worden:

Langenthal-Wauwil	Fr.	2,116,967.—
Wasserfallenbahn	„	1,228,200.—
Solothurn-Schönbühl	„	767,893.—
Total	Fr.	4,113,060.—

Dieser Verlust von über 4 Millionen verdankt seine Entstehung der Konzessionserwerbungs- und Bauwut der S. C. B. und hätte bei einer vernünftig betriebenen Eisenbahnpolitik vermieden werden können.

Daneben sind auch die Kursverluste auf Aktien und Obligationen der S. C. B. ganz bedeutend. Sie können für die vorliegende Periode von 1870—1900 in folgender Tabelle zusammengefasst werden:

Kursverluste der S. C. B. von 1870—1900.

								Fr.
Auf den Aktienemissionen								1,535,000
4 %	beim Anleihen von Fr.			5,000,000	vom	Jahr	1871	200,000
8 %	„	„	„	„ 20,000,000	„	„	1874	1,600,000
	(Gemeinschaftsanleihen mit der N. O. B.)							
26 ¾ %	beim Anleihen von Fr.			28,669,000	vom	Jahr	1876	7,668,958
8½ %	„	„	„	„ 20,000,000	„	„	1880	1,700,000
8 %	„	„	„	„ 21,000,000	„	„	1883	1,680,000
7 %	„	„	„	„ 6,000,000	„	„	1884	420,000
2½ %	„	„	„	„ 3,000,000	„	„	1884	75,000
1¾ %	„	„	„	„ 23,000,000	„	„	1894	427,500
1¼ %	„	„	„	„ 2,000,000	„	„	1894	
1,1 %	„	„	„	„ 28,000,000	„	„	1894	310,500
1,8 %	„	„	„	„ 2,000,000	„	„	1894	
1,8 %	„	„	„	„ 8,000,000	„	„	1900	144,000
							Total	15,760,958

Zählen wir noch den Verlust, der beim Anleihen aus dem Jahr 1857 mit dem Bankverein entstand von Fr. 1,200,000 dazu, so erhalten wir einen Totalverlust auf Aktien und Obligationen während der ganzen Zeit des Bestehens der S. C. B. (1852—1901) von Fr. 16,960,958.—. Entstanden sind diese Verluste hauptsächlich dadurch, dass einmal die S. C. B. in den ungünstigsten Momenten Anleihen aufnehmen musste, um alte zu bezahlen oder um die steigenden Bauausgaben zu decken (z. B. 1855, 1876 etc.). Zu diesen Kursverlusten ist allerdings zu bemerken, dass sie manchmal durch höhern Zinsfuss des Anleihens hätten vermieden werden können. Die Bahngesellschaften hatten oft die Wahl zwischen einem höheren Zins ohne Kursverlust und kleinerem Zins mit Kursverlust.

Die Finanzaktionen der S. C. B. überblickend, sehen wir, dass die Kapitalverluste hier einen grossen Betrag aufweisen. Ueberschreiten sie doch 20 Millionen Franken[8])! Einige vergleichende Zahlen mögen zum

[8]) In der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen von 1898 werden die ungetilgten Verluste der S. C. B. auf Ende 1895 mit rund 18,2 Millionen angegeben.

Schluss ein Bild von der finanziellen Entwicklung des Unternehmens geben.

	Das Baukonto betrug	Das Aktienkapital	Die konsolidierten Anleihen
1860	Fr. 75,916,333.—	Fr. 37,617,500.—	Fr. 38,000,000.—
1880	„ 115,899,870.—	„ 50,000,000.—	„ 99,283,567.—
1900	„ 146,389,083.—	„ 50,000,000.—	„ 135,094,500.—

Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben:

1860	Fr. 3,731,448.—
1880	„ 6,051,567.—
1900	„ 9,279,430.—

An Dividenden wurden ausbezahlt:

1860	5 %
1880	3,2 %
1900	9 %

In den Jahren 1878 und 1879 sind keine Dividenden verteilt worden!

An dieser Stelle müssen wir unbedingt noch ein Wort über die Dividendenzahlung verlieren. Es ist den Privatbahnen, und ganz speziell der S. C. B., häufig vorgeworfen worden, die Dividendenausschüttung sei zu hoch gewesen. Stämpfli[9]) bringt als Beweis dafür „die Verteilung einer Aktiendividende aus dem Reinertrag von 1876 bei der Centralbahn von 4½ % im gleichen Jahre, wo im Tunnel von Langenthal-Wauwil 2,1 Millionen Franken und 1,1 Millionen Franken in der Wasserfalle auf Nimmerwiedersehen begraben und vermauert wurden!“ Wir gehen hier mit Stämpfli einig! Es ist tatsächlich merkwürdig, wenn in einem Jahr (in obigem Beispiel 1876), in dem ein Kursverlust auf einem mit dem comptoir d'escompte in Paris abgeschlossenen Anleihen von über 7 Millionen Franken eintritt und zudem mehr als 3 Millionen Franken durch aufgegebene Bauten verloren gehen, die Aktionäre eine solche Dividende ausbezahlt bekommen. Es wäre interessant, nachzuforschen, was auf diesem Gebiete von den einzelnen Bahngesellschaften alles „gesündigt“ worden ist, doch würde das über den Rahmen unserer Arbeit hinausgehen und uns zu weit führen.

Trotz den grossen Kapitalverlusten gelang es der S. C. B. infolge der guten Verkehrslage ihre Situation ständig zu verbessern, so dass sie als die am besten rentierende Bahn vom Bund zuerst angekauft werden sollte.

[9]) Stämpfli: „Die schweizerischen Eisenbahnen; deren Betriebsübernahme und Rückerwerbung durch den Bund“. 1878, S. 61.

ZWEITES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Vereinigten Schweizerbahnen (V. S. B.).

I. Geschichte der V. S. B. und deren Vorläufer.

Die V. S. B. entstanden durch Fusion der St. Gallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft mit der Südostbahn und der Glattalbahngesellschaft.

Die *St. Gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft* konstituierte sich am 27. Mai 1852 und bezweckte eine Verbindung vom Bodensee über St. Gallen-Wil-Winterthur nach Zürich. Nach einigen Schwierigkeiten mit dem Kanton Thurgau erhielt die Bahn schliesslich die Konzessionen für die Strecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur. Die Kapitalbeschaffung war nicht leicht und geschah auch hier zum Teil im Ausland (England). Bewirkten doch wie bei andern schweizerischen Eisenbahngesellschaften (z. B. S. C. B.) falsche Gerüchte ein Sinken des Aktienkurses! Dies hatte zur Folge, dass sich das Ausland an dem Unternehmen zu desinteressieren begann. Es kam dadurch 1854 zu einer Reduktion des englischen Aktienkapitals. Bei der Fusion setzte sich das Kapital der Bahn wie folgt zusammen:

Aktien	Fr. 14,272,000.—
Obligationen	„ 5,500,000.—
Total	Fr. 19,772,000.—

Die *Schweizerische Südostbahn*, gegründet am 1. September 1853, umfasste die Linien Rorschach-Sargans, Sargans-Chur, Sargans-Weesen-Rapperswil und Weesen-Glarus. Die Gesellschaft hoffte durch die Verwirklichung einer Ostalpenbahn (Lukmanier, Splügen, Septimer etc.) an Bedeutung zu gewinnen und die Verbindung von Italien mit dem Bodensee herzustellen. Der Kostenvoranschlag der Bahn betrug 25 Millionen Franken. Der englische Unternehmer Pickering übernahm für 12½ Millionen Franken Aktien und verpflichtete sich, den Rest der andern 12½ Millionen, der in der Schweiz nicht gezeichnet werden sollte, zu kaufen. Pickering kam dann seinen Verpflichtungen nicht nach und sein Baukontrakt wurde daher aufgelöst. Die Südostbahn erlitt bei diesem Vertragsbruch einen Verlust von Fr. 1,380,000.—, den die Aktien zu tragen hatten. Das ganze Baukapital war bei der Fusion auf 28 Millionen Franken festgesetzt.

Die *Glattalbahngesellschaft* strebte eine Verbindung der N. O. B. mit der Südostbahn durch eine Linie von Wallisellen über Uster nach Rapperswil an. Zuerst suchte das am 25. Juni 1853 gegründete Unternehmen

mit Eröffnung der Strecke Uster-Wallisellen Anschluss an die Zürich-Bodenseebahn zu erhalten. Später erstellte die Glattalbahngesellschaft Uster-Rapperswil. Die Bauausgaben betrugen bis zur Fusion 2½ Millionen Franken; das gesamte realisierte Kapital der Gesellschaft 5 Millionen Franken, nämlich:

Aktien	Fr.	4,700,000.—
Obligationen	„	300,000.—
Total	Fr.	5,000,000.—

Aus diesen drei Eisenbahngesellschaften, welche alle mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, entstanden dann durch Fusionsvertrag von 1856 die Vereinigten Schweizerbahnen (V. S. B.). Der Zusammenschluss kam unter Mitwirkung des Pariser Bankhauses Rothschild zustande. Ursprünglich hätte auch die Nordostbahn mitfusionieren sollen. Sie lehnte es jedoch aus verschiedenen Gründen[1]) ab und wurde in der Folge ein erbitterter Rivale und starker Konkurrent der V. S. B. Die finanzielle Lage der „Vereinigten" war lange Zeit nicht rosig und verschlimmerte sich noch, nachdem das Gotthardprojekt den Sieg über den Ostalpenbahnvorschlag davongetragen hatte. Eine merkliche Besserung der Situation für die V. S. B. trat 1884 mit der Inbetriebsetzung der Arlbergbahn ein. Diese Linie brachte den V. S. B. vermehrten Verkehr auf ihre Schienen und machte sie zu einer wichtigen Transitbahn zwischen Oesterreich und dem Balkan einerseits und Frankreich und Westeuropa andererseits.

Die Eröffnung der einzelnen Strecken der V. S. B. fällt auf folgende Daten:

14. Oktober	1855	Winterthur-Wil	(St. Gall.-app. Bahn)
25. Dezember	1855	Wil-Flawil	„ „ „
15. Februar	1856	Flawil-Winkeln	„ „ „
25. März	1856	Winkeln-St. Gallen	„ „ „
1. August	1856	Wallisellen-Uster (Glattalbahn)	
25. Oktober	1856	St. Gallen-Rorschach	(St. Gall.-app. Bahn)
25. August	1857	Rorschach-Rheineck (S. O. B.)	
9. November	1857	Uster-Wetzikon (Glattalbahn)	
1. Juli	1858	Rheineck-Chur (S. O. B.)	
15. August	1858	Wetzikon-Rüti (Glattalbahn)	
15. Februar	1859	Weesen-Rapperswil-Rüti; Sargans-Murg; Weesen-Glarus (S. O. B.)	

II. Die finanziellen Verhältnisse und die Kapitalverluste der Vereinigten Schweizerbahnen.

Von Anfang an waren die V. S. B. ein Eisenbahnunternehmen, das in finanzieller Hinsicht auf schwachen Füssen stand. In der bundesrätlichen Botschaft an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf

[1]) Diethelm führt folgende Gründe an: „Private, finanzielle (zu geringe Bewertung ihrer Aktien) und verkehrspolitische (Konkurrenz der Alpenbahnprojekte Gotthard und Lukmanier)."

der Schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897 sind die Gesamtverluste der V. S. B. bis Ende 1895 mit Fr. 15,061,969.— angegeben. Im Verhältnis zu den Verlusten der andern vier Hauptbahnen auf den gleichen Zeitpunkt[2]) ist diese Summe nicht sehr gross, doch müssen wir dabei bedenken, dass die Baulänge in km der V. S. B. ungefähr derjenigen der Gotthardbahn entsprach, aber viel kleiner war als diejenige der drei übrigen Bahnen. Zudem gestaltete sich die Verkehrslage der V. S. B. nicht günstig: fehlte ihr doch der Anschluss nach Italien und lange Zeit auch derjenige nach Oesterreich. So waren die Finanzoperationen jeweilen mit grossen Schwierigkeiten verbunden und mussten oft mit starken Verlusten ausgeführt werden. Die V. S. B. sahen sich daher veranlasst, von neuen Linien abzusehen und sich auf den Ausbau des Ursprungsnetzes zu beschränken, da sie nur mit Mühe das nötige Geld für die alten Strecken aufbringen konnten. Aus diesem Grund erlitt die Gesellschaft keine Verluste auf angefangenen und nicht vollendeten Bahnbauten. Ihre Kapitaleinbussen beschränken sich auf Emissions-, Kursverluste etc.

Auch bei den V. S. B. überschritten die Baukosten schon bald die Voranschläge[3]). Die Einnahmen der Bahn entsprachen nicht den Erwartungen. Dies bedingte immer wieder neue Geldbeschaffung. Mit Recht bezeichnet Wegmann[4]) die Zeit bis Anfang der 60er Jahre als Krisenperiode. Defizit folgte auf Defizit; Geld war fast nicht mehr erhältlich, weil sich die Lage der Bahn stets zu verschlimmern drohte. Nach dem Fusionsvertrag vom 4. September 1856 war das Kapital der V. S. B. wie folgt zusammengesetzt:

65,000 Aktien zu Fr. 500.—	Fr. 32,500,000.—
48,235 Obligationen zu Fr. 300.— (rückzahlbar zu Fr. 500.—!)	„ 14,470,500.—
Alte Anleihen	„ 5,800,000.—
Total	Fr. 52,770,500.—

Bereits bei der Fusion entstanden also schon Verluste. Einmal durch die à Fr. 300.— ausgegebenen Obligationen, welche mit Fr. 500.— rückzahlbar waren, eine Summe von Fr. 9,647,000.— und dann durch Kursverluste auf Aktien weitere Fr. 2,114,100[5]). Im darauffolgenden Jahr (1858) gab es bei dem 9-Millionen-Anleihen bei der deutsch-schweizerischen Kreditbank einen neuen Verlust von Fr. 1,062,000.— (Kurs 90 % und 2 % Kommission). 1859 betrug der Kursverlust auf der Ausgabe von 25,000 3 %-Obligationen à Fr. 500.— und 25,000 Prioritätsaktien an Stelle von 20,000 Stammaktien Fr. 5,750,000.—. Das Aktienkapital erfuhr eine Erhöhung und die Kapitalzusammensetzung bot nun folgendes Bild:

---

[2]) Verluste auf Ende 1895: N. O. B. = Fr. 25,585,008.—; J. S. = Fr. 70,494,271.—; S. C. B. = Fr. 23,938,632.—; G. B. = Fr. 21,528,705.—.

[3]) Baukosten zur Zeit der Fusion rund 52 Mill. Fr.
Baukosten 1861 ..... rund 77 Mill. Fr.

[4]) Vgl. Wegmann: „Die Vereinigten Schweizerbahnen", S. 85.

[5]) Siehe Rechenschaftsbericht der V. S. B. von 1857.

45,000 Stammaktien à Fr. 500.—	Fr.	22,500,000.—
25,000 Prioritätsaktien à Fr. 500.—	„	12,500,000.—
Alte Anleihen	„	5,800,000.—
Anleihen von 1857 (Konversionsanleihen)	„	14,470,500.—
Anleihen von 1858	„	7,938,000.—
25,000 3 %-Obligationen von 1859	„	6,750,000.—
Total	Fr.	69,958,500.—

Ein temporäres Anleihen im Jahr 1860 rettete die V. S. B. vor der Liquidation. Aber schon im nächsten Jahr war die finanzielle Lage der Eisenbahngesellschaft neuerdings derart, dass der Kanton St. Gallen mit 2½ Millionen Franken einspringen musste, um die Bahn vor dem Ruin zu bewahren. Ein Anleihen von 1½ Millionen Franken desselben Jahres mit einem Kursverlust von Fr. 320,000.— liess das Kapital der V. S. B. auf Fr. 73,458,500.— ansteigen. Die Bauausgaben von Fr. 72,000,000.— daneben zeigten, dass es höchste Zeit war, an eine finanzielle Reorganisation zu denken. Sie fand in den Jahren 1863—1865 statt und kam am 31. Januar 1865 zum Abschluss. Nach ihrer Durchführung stieg das Gesamtkapital auf Fr. 83,896,275.—. Vorliegende Tabelle gibt Auskunft über die Zusammensetzung dieser Summe:

45,000 Stammaktien à Fr. 500.—	Fr.	22,500,000.—
25,000 Prioritätsaktien (1859) à Fr. 500.—	„	12,500,000.—
10,000 Prioritätsaktien (1865) à Fr. 500.—	„	5,000,000.—
Aktien total	Fr.	40,000,000.—
Obligationen I. Hypothek:		
Obligationen zu 4 %	Fr.	24,389,275.—
Obligationen zu 4½ und 5 %	„	2,651,000.—
Obligationen II. Hypothek:		
Obligationen zu 4 %	„	15,000,000.—
Nicht hypothezierte Obligationen:		
Obligationen zu 4½ und 5 %	„	1,856,000.—
Obligationen total	Fr.	43,896,275.—
Aktien total	Fr.	40,000,000.—
Obligationen total	„	43,896,275.—
Total Kapital	Fr.	83,896,275.—[6])

Der Kursverlust auf den emittierten 4 %-Obligationen I. und II. Hypothek belief sich auf Fr. 59,450.—. Diese Reorganisation des Kapitals der V. S. B. hatte die Herabsetzung der Zinsenlasten zur Folge. Dafür wurde die Bahn den Obligationären verpfändet. Die Verpfändung des Netzes der Vereinigten Schweizerbahnen stiess vorerst auf Schwierigkeiten. Sie konnten durch das am 20. Dezember 1864 in Kraft getretene und von den Kantonen genehmigte Konkordat beseitigt werden. Damit

[6]) Diese Tabelle wurde Wegmann, S. 97, entnommen.

war die Reorganisation zur Tatsache geworden und die Bahn endgültig gerettet.

In den nächsten Jahren nahmen die V. S. B. keine grossen finanziellen Operationen vor. Das Unternehmen zeigt jetzt eine langsame aber doch stetige Entwicklung, die ihren Höhepunkt mit der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 erreicht. Die allgemeine Eisenbahnkrise der 70er Jahre vermochte die V. S. B. nicht zu erschüttern, weil in diesem Zeitpunkt für die Bahn keine grossen Bauverpflichtungen bestanden. 1877 erteilte der Bundesrat die Bewilligung, eine III. Hypothek-Anleihe zu kreiern. Die Gesellschaft verpfändete jedoch erst 1892 ihr ganzes Netz in III. Hypothek. Die Kursverluste auf verkauften Obligationen lassen sich wie folgt zusammenfassen[7]):

1872	Fr.	175,833.—
1873	„	83,791.—
1874	„	215,695.—
1875	„	325,681.—
1876	„	155,406.—
1878	„	161,617.—
1879	„	95,141.—
1880	„	32,701.—
Total	Fr.	1,245,865.—

Auch für die Periode von 1880—1900 sind mit Ausnahme der Hypothekaranleihe von 1892 keine grossen Finanzgeschäfte und deshalb auch keine Verluste der V. S. B. zu verzeichnen. Man suchte möglichst die alten Einbussen zu tilgen. So betrugen die Amortisationen der V. S. B. in den Jahren 1884—1895 Fr. 5,529,000.— auf einen Gesamtverlust von Fr. 15,061,969.—; in der Tat ein ansehnlicher Betrag (36,7 %)! Während der gleichen Zeit amortisierten die N. O. B. 34,4 %, die S. C. B. 23,2 %, die G. B. 13,5 % und die J. S. 11,1 % ihrer Kapitalverluste.

Nach dem Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 hatten die V. S. B. eine Bilanzbereinigung im Betrage von Fr. 11,813,932.— vorzunehmen. Diese Summe musste aus ihrer Baurechnung entfernt werden. Die bundesrätliche Botschaft vom 6. März 1883 sagt, „dass Kursdifferenzen eine Schuld der Gesellschaft bilden, welcher kein produktives Kapital gegenübersteht; sie müssen daher, wenn eine richtige Bilanz erstellt werden soll, aus den Betriebseinnahmen getilgt werden. Es sind aber zur Stunde die meisten von den Gesellschaften gemachten Kursverluste nicht bloss ungetilgt und eine Amortisation dafür nicht vorgesehen, sondern es sind die betreffenden Summen auf das Baukonto getragen und erscheinen somit als Vermögenswerte der Gesellschaft". Die Kursverluste der V. S. B. auf dem ganzen Baukapital erreichten 6,8 %, ein Betrag, „der mit Rücksicht auf die Grösse des Kapitals, auf die nicht besonders günstigen Rentabilitätsaussichten und auf den Umstand, dass ein sehr grosser Teil des Kapitals

[7]) Die einzelnen Summen der Kursverluste stammen aus den jeweiligen Rechenschaftsberichten der V. S. B.

im Auslande gefunden werden musste, als bescheiden bezeichnet werden darf[8])". An Kursverlusten stunden im Baukonto der V. S. B. Franken 2,193,351.—, welche nach den bundesrätlichen Vorschriften aus diesem Konto zu verschwinden hatten. Auch die 5 Millionen, die anlässlich der Konversion des Obligationenkapitals anno 1865 kreiert und den Obligationsinhabern als Prämie zugeteilt wurden, die bereit waren, der II. Hypothek beizutreten, musste man aus dem Baukonto nehmen. Dieser Verlustposten hätte u. E. ebenfalls amortisiert werden sollen. Im Manuskript „Die Arlbergbahn und die V. S. B." (1884) lesen wir darüber auf Seite 23 folgendes: „Diese 5 Millionen finden indessen ihr Aequivalent in der durch die Reduktion des Zinsfusses von 5 % auf 4 % erzielten jährlichen Zinsersparnis von 1 % auf dem ganzen Obligationenkapital. Solange diese Zinsersparnis dauert, sind die 5 Millionen auch kein Verlustposten; sie würden es erst im Verhältnis der allmählich erfolgenden Rückzahlungen des Obligationenkapitals selbst und sollten deshalb in gleicher Weise amortisiert werden wie dieses, welches erst mit Ablauf der Konzessionsdauer fällig wird."

Berühren wir zum Schlusse noch mit einem Wort die Zinsenlast und die Dividenden. Die Zinsenlast war eine geringe. Stämpfli schrieb 1878 in seiner Schrift, dass „die V. S. B. das wohlfeilste Obligationenkapital aller schweizerischen Bahn-Unternehmungen besitze." Die durchschnittliche jährliche Obligationen-Zinsenlast betrug 3,8 %. Die Dividendenausschüttung bewegte sich stets in sehr bescheidenem Rahmen. Dadurch wurde es der Gesellschaft ermöglicht, auch während den Krisenjahren eine kleine Dividende auszuzahlen (1876 = 0,86 %, 1877 = 0,69 %, 1878 = 0,86 %). Bis 1885 erhielten die Stammaktionäre allerdings im Gegensatz zu den Inhabern von Prioritätsaktien keine Dividende. Auch darf nicht verschwiegen werden, dass zeitweise der Betriebsausgabenüberschuss auf Baukonto geschrieben wurde, um eine Dividende zu ermöglichen!

Rückblickend lässt sich feststellen, dass die Kapitalverluste bei den V. S. B. nicht so gross sind wie bei den andern schweizerischen Hauptbahnen. Dies in erster Linie, weil sich die V. S. B. mit dem Ausbau ihres Stammnetzes begnügten und sich nicht auf das unsinnige Wettrennen nach Konzessionen zur Erstellung von Konkurrenzlinien mit andern Eisenbahngesellschaften einliessen. Aber auch die vorsichtige, jede Spekulation vermeidende Führung des Unternehmens durch Daniel Wirth-Sand trug wesentlich dazu bei, grosse Kapitalverluste möglichst zu vermeiden. Dass dennoch beträchtliche Kursverluste gemacht wurden, hängt mit der zeitweisen schwierigen finanziellen Lage der V. S. B. zusammen. Oft sah sich die Bahn genötigt, das notwendige Kapital in Zeiten zu beschaffen, in denen es ausgeschlossen war, Geld zu erhalten, ohne dabei Verluste zu erleiden.

---

[8]) Vgl. Rechenschaftsbericht an die G. V. der V. S. B. 1884, S. 3.

DRITTES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Schweizerischen Nordostbahn (N. O. B.).

I. Die Entstehung und die geschichtliche Entwicklung der Schweizerischen Nordostbahn.

Was Basel für die S. C. B. und St. Gallen für die V. S. B., war Zürich für die N. O. B.; nämlich das Zentrum, von dem die Verwaltung ausging, von dem aus aber auch die unerfreulichen Kämpfe gegen andere Eisenbahngesellschaften geführt wurden. Nachdem die erste Bahn in der Schweiz von Zürich nach Baden eine Verbindung gegen Westen in Aussicht stellte, suchte die Stadt Zürich auch gegen Norden und Osten Anschluss mit Deutschland zu erhalten (über Waldshut, Schaffhausen und den Bodensee).

Die *Nordbahn* sollte von Zürich über Baden nach Basel führen. Im Osten rivalisierten der Thurgau und der Kanton St. Gallen um die Strecke Winterthur-Bodensee. Schlussendlich baute man sowohl eine Eisenbahn über Frauenfeld nach Romanshorn als auch über Wil-St. Gallen nach Rorschach. Die Eröffnung dieser Linie fand zeitlich später statt als die direkte Verbindung Zürich-Frauenfeld-Romanshorn. Die St. Gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft erhielt die Konzession für das Trasse Winterthur-Wil (Eröffnung am 14. Oktober 1855) und Wil-St. Gallen-Rorschach (Eröffnung 1856), während die Thurgauerlinie an die *Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft* vergeben wurde. Durch Fusion der Nordbahn mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft entstand dann am 12. September 1853 die Schweizerische Nordostbahn, deren Leitung Dr. Alfred Escher übernahm. Auf die Finanzierung des Unternehmens werden wir an anderer Stelle zu sprechen kommen; hier sei nur erwähnt, dass die Gebr. Rothschild in Paris auch bei dieser Bahn eine führende Rolle spielten. Eine Fusion der N. O. B. mit der St.Gallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft, der Südost- und der Glattalbahn scheiterte am Widerstand der N. O. B. Dagegen fusionierte die N. O. B. am 1. April 1857 mit der sog. Rheinfallbahn (Winterthur-Schaffhausen), um den Ausgang nach den süddeutschen Gebieten über Schaffhausen in ihre Hand zu bekommen. Mit der S. C. B. scheiterten alle Fusionsversuche. Einzig eine gemeinsame Beteiligung am Gotthardunternehmen sowie der Bau der sog. Gemeinschaftsbahnen (Bözberglinie und Aarg. Südbahn) kamen mit der S. C. B. zustande. Die N. O. B. vollendete ihr Stammnetz 1859. Es umfasst folgende Linien:

Zürich-Baden
Winterthur-Romanshorn
Winterthur-Oerlikon
Oerlikon-Zürich
Brugg-Baden
Winterthur-Schaffhausen
Brugg-Aarau
Turgi-Waldshut

Ausserdem betrieb die N. O. B. als sog. Beteiligungsbahnen die Strecken Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg. Zum eigentlichen Stammnetze kam 1871 die sog. Bodenseegürtelbahn, welche die Verbindung von Rorschach mit Konstanz über Romanshorn herstellte. Bis 1870 waren die Bauausführungen und Engagements normal und die N. O. B. erfreute sich auf ihrem Stammnetz eines guten Geschäftsganges. Schlagartig änderte sich die Situation anfangs der 70er Jahre, als die N. O. B. eine wahre Monopolsucht und Bauwut zu befallen schien. Die Verpflichtungen wuchsen ins Enorme und bildeten die Hauptursache der grossen Krise, welche die N. O. B. so arg heimsuchte. Durch die Uebernahme bestimmter Strecken schuf sich die N. O. B. Konkurrenzbahnen zu den alten Linien[1]). Die Expansionssucht der N. O. B. versuchte die ganze Ostschweiz zu beherrschen. Die Gesellschaft ging Verpflichtungen ein, weitere 346 km zu erstellen (Stammnetz 213 km!), nämlich: Winterthur-Koblenz (Vertrag von 1871), linksufrige Zürichseebahn und Thalwil-Zug (1872), Ziegelbrücke-Glarus (1873), Bülach-Schaffhausen (1873), Dielsdorf-Niederweningen und Niederglatt-Baden (1872), Etzwilen-Schaffhausen (1873), Glarus-Linthal (1873), rechtsufrige Zürichseebahn (1873). Auch beschloss man eine Beteiligung an der Sulgen-Gossaubahn und an der Linie Effretikon-Hinwil. Das Verhältnis zur Nationalbahn findet unter II. seine Behandlung. Die finanziellen Schwierigkeiten wuchsen indessen stets an, so dass es für die N. O. B. eine Unmöglichkeit bedeutete, alle übernommenen Strecken auf den vorgesehenen Zeitpunkt zu vollenden. Die Bauarbeiten wurden wegen mangelnden Finanzen hinausgeschoben. 1878 kam es endlich zu der Rekonstruktion der N. O. B. Die Moratoriumsbeschlüsse erteilten der N. O. B. die Bewilligung zur Aufschiebung der Bauarbeiten bis zur Wiedererstarkung des Unternehmens. Ein Bundesratsbeschluss legte die Vollendungsfristen der sog. Moratoriumslinien fest. Diese Moratoriumslinien umfassen folgende Strecken: Thalwil-Zug, Etzwilen-Schaffhausen, Bülach-Schaffhausen, Koblenz-Stein, Dielsdorf-Niederweningen und Zürich-Rapperswil. In den Jahren 1889 bis 1894 traten neue Fusionsversuche der N. O. B. mit den V. S. B. auf, jedoch ohne Erfolg. Auch Verstaatlichungsideen konnten nicht festen Fuss fassen, und so fand denn der Rückkauf der N. O. B. erst laut Vertrag vom 1. Juni 1901 durch den Bund statt. Die Betriebslänge der N. O. B. betrug bei der Uebernahme durch den Bund 750 km. Ueber die Entwicklung der N. O. B. gibt folgende Tabelle ein genaues Bild:

[1]) Z. B. Konkurrenz zwischen Baden-Niederglatt-Winterthur und Baden-Zürich-Winterthur.

Datum der Eröffnung		
7. August	1847	Zürich-Baden (Nordbahn, ging am 1. Juli 1853 an die N. O. B. über)
16. Mai	1855	Winterthur-Romanshorn
27. Dezember	1855	Winterthur-Oerlikon
26. Juni	1856	Oerlikon-Zürich
29. September	1856	Baden-Brugg
16. April	1857	Winterthur-Schaffhausen (Rheinfallbahn)
15. Mai	1858	Brugg-Aarau
18. August	1859	Turgi-Waldshut
1. Juni	1864	Altstetten-Zug-Luzern (am 1. Januar 1892 der N. O. B. einverleibt; bis zu diesem Zeitpunkt selbständiges Unternehmen im Betrieb der N. O. B.)
1. Mai	1865	Oerlikon-Bülach-Dielsdorf (am 1. Januar 1877 der N. O. B. einverleibt; bis dahin selbständiges Unternehmen im Betrieb der N. O. B.)
15. Oktober	1869	Romanshorn-Rorschach
1. Juli	1871	Romanshorn-Konstanz
23. Juni	1874	Rupperswil-Wohlen (Gem.-Bahn: Aarg. Südbahn)
1. Juni	1875	Wohlen-Muri (Gem.-Bahn: Aarg. Südbahn)
2. August	1875	Brugg-Basel (Gem.-Bahn: Bötzbergbahn)
20. September	1875	Zürich-Ziegelbrücke-Näfels
1. Februar	1876	Sulgen-Bischofszell (am 31. Juli 1885 der N. O. B. einverleibt; bis zu diesem Zeitpunkt in Pacht der N. O. B.)
5. Juli	1876	Bischofszell-Gossau (do.)
1. August	1876	Winterthur-Bülach-Koblenz
17. August	1876	Effretikon-Hinwil (bis 1. Januar 1886 selbständig)
1. September	1876	Wohlen-Bremgarten (Gemeinschaftsbahn mit S. C. B.)
1. Oktober	1877	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen
1. Juni	1879	Glarus-Linthal
1. Juni	1880	Winterthur-Singen-Konstanz (ehem. N.-B.)
		Wettingen-Baden-Suhr-Aarau „ „
		Suhr-Zofingen „ „
		Otelfingen-Seebach-Effretikon „ „
1. Juni	1881	Oerlikon-Seebach
1. Dezember	1881	Muri-Rothkreuz (Gem.-Bahn: Aarg. Südbahn)
1. Juni	1882	Brugg-Hendschikon „ „ „ „
		Rothkreuz-Immensee „ „ „ „
12. August	1891	Dielsdorf-Niederweningen (Moratoriumslinie)
1. August	1892	Koblenz-Stein „
15. März	1894	Stadelhofen-Rapperswil „
1. Oktober	1894	Zürich-Stadelhofen „
1. November	1894	Etzwilen-Feuerthalen „
2. April	1895	Feuerthalen-Schaffhausen „
1. Juni	1897	Thalwil-Zug „
1. Juni	1897	Eglisau-Schaffhausen „

Ergänzungshalber sei hier noch angeführt, dass die N. O. B. seit 1855 die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und seit 1874 diejenige auf dem Zürichsee betrieb.

II. Die Schweizerische Nordostbahn und die Nationalbahn.

1. Die Nationalbahn bis zu ihrem Zusammenbruch.

Weil die Erbitterung gegen die unumschränkt herrschende N. O. B. in der Ostschweiz stets wuchs, ist es nicht verwunderlich, dass sich gewisse Kreise zusammenschlossen, um eine „Volksbahn" zu gründen. Diese Bewegung ging von Winterthur aus. Gedacht war eine Verbindung der Ost- mit der Westschweiz von Kreuzlingen über Winterthur, Lenzburg, Zofingen und Lyss, unter Umgehung von Zürich. Vollendet wurde jedoch nur die Strecke von Kreuzlingen bis nach Zofingen. Die Gäubahn verunmöglichte eine Weiterführung der Linie nach Westen und so entstand also die Nationalbahn durch die Vereinigung der Strecken Winterthur-Singen-Konstanz mit der Linie Winterthur-Aarau-Zofingen. Der ärgste, schon durch die Linienführung bedingte Konkurrent der Nationalbahn war in der Folge die N. O. B. Die Kämpfe, die sich die beiden Gesellschaften lieferten und die mit dem Zusammenbruch und Ankauf der Nationalbahn durch die N. O. B. endigten, wurden mit einer unerhörten Verbissenheit und Verlogenheit geführt und dürften in der schweizerischen Eisenbahngeschichte in bezug auf ihre Heftigkeit wohl einzig dastehen! Die Nordostbahn schikanierte die Nationalbahn wo sie nur konnte und suchte ihr soviel Verkehr als möglich abzunehmen[2]). Kantone, Städte und Gemeinden finanzierten zur Hauptsache die Nationalbahn, denn sie sollte im wahren Sinne des Wortes eine „Volksbahn" werden im Gegensatz zu den schon bestehenden „Herrenbahnen". Das Ganze war also eigentlich ein politisches Unternehmen. Aber auch die lokalen Interessen spielten eine wichtige Rolle. Dies kam bereits in der Anlegung des Trasses zum Ausdruck. Gerade weil die Nationalbahn von Politikern geleitet war, zeigten sich bald Nachteile und Schwierigkeiten, meist finanzieller Natur. Die Baukosten überstiegen den Voranschlag und die Betriebsdefizite häuften sich. Trotzdem die vier zur Hauptsache daran beteiligten Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen neue finanzielle Verpflichtungen eingingen, besserte sich die Lage der Bahn keineswegs. Das Vertrauen war bereits verloren gegangen.

2. Der Erwerb der Nationalbahn durch die Nordostbahn und die entstandenen Kapitalverluste.

Im Jahre 1880 war es um die Nationalbahn endgültig geschehen. Gubler[3]) führt folgende Ursachen der Nationalbahnkatastrophe an: „Mangelnde Rendite des Oststückes, Unmöglichkeit weiterer Kapitalbeschaffung und finanzielle Erschöpfung der beteiligten Gemeinden".

---

[2]) Vgl. A. Gubler: „Die Schweizerische Nationalbahn", S. 94: Strecke Winterthur-Effretikon. Die N. O. B. weigerte sich, das Nationalbahngeleise näher als 6 m von dem ihrigen zu dulden. Solche Beispiele von Schikanen liessen sich beliebig vermehren!

[3]) Vgl. A. Gubler a. a. O., S. 92.

Aber auch die Frequenz auf der 1877 eröffneten Weststrecke Baden-Lenzburg-Zofingen war derart schlecht, dass diese Linie das Unvermeidliche nicht aufhalten konnte. 1878 betrugen die Betriebseinnahmen auf den Bahnkilometer bei der Nationalbahn Fr. 7941.— (N. O. B. Fr. 35,288.—!), der Verlust Fr. 3435.—. Unter solchen Umständen versiegten die Geldquellen natürlich komplett. Nachsubventionen mussten auf dem Prozessweg eingefordert werden. Als 1878 die Bahn sich ausserstande erklärte, die Zinsen zu bezahlen, wurde am 18./20. Februar 1878 die Zwangsliquidation über die Gesellschaft vom Bundesgericht ausgesprochen. Nach einer erfolglosen ersten Versteigerung erwarben auf der zweiten Versteigerung vom 15. März 1880 die Eidgenössische Bank in Bern die Ostsektion zum Preise von nur Fr. 3,150,000.— und die N. O. B. die Westsektion um Fr. 750,000.—. Darauf erstand die N. O. B. auch noch das Oststück von der Eidgenössischen Bank in Bern und gelangte somit in den Besitz der ganzen Bahn. Die Nationalbahn war also von ihrer grössten Feindin und Rivalin für nicht ganz vier Millionen Franken aufgekauft worden! In dieser Tragik kommt nochmals das Unglück zum Ausdruck, das der Nationalbahn auf ihrem kurzen Lebensweg ein so treuer Begleiter gewesen war.

Uns interessiert in diesem Zusammenhang nun vor allem, was für Kapitalverluste eintraten und wer die Leidtragenden waren. Als letztere sind vor allem zu bezeichnen Winterthur sowie die drei aargauischen Städte Baden, Lenzburg und Zofingen. Ueber Lenzburg, Baden und Zofingen wurde 1882 die gerichtliche Liquidation verhängt. Zwischen den drei Städten und Winterthur kam es dann zu schweren Auseinandersetzungen, weil dieses seinen Verpflichtungen nachkommen wollte, jene dagegen den eigenen Konkurs als den vorteilhaftesten Weg ansahen, um sich aus der Situation zu retten. Der Bundesrat sah sich darauf veranlasst, einzuschreiten. So kam es zum Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1883, nach dem die beiden Kantone Zürich und Aargau vom Bund ein Darlehen zuhanden der beteiligten Städte erhielten. Den noch übrigbleibenden Teil der Schuld mussten die vier Städte gemeinsam übernehmen und zwar Winterthur zu einem Drittel und die drei aargauischen Städte zu zwei Drittel. Noch jahrzehntelang hatten die Städte an diesem Finanzkrach der Nationalbahn zu tragen. Sehen wir uns nun die Kapitalverluste etwas näher an.

Das Aktienkapital der Bahn bestand aus folgenden Posten[4]):

A. Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen:

Staatsbeteiligung:	Kt. Zürich .	Fr. 1,506,000.—	
	Kt. Thurgau	„ 656,000.—	
		Fr. 2,162,000.—	
Gemeindebeteiligung		„ 3,062,500.—	
Privatbeteiligung		„ 1,171,500.—	
		Total	Fr. 6,396,000.—

[4]) Vgl. Schlussbericht über die Zwangsliquidation der Schweizerischen Nationalbahn, S. 37ff., dem diese Zahlen entnommen sind.

		Uebertrag	Fr. 6,396,000.—
B. Linie Winterthur-Aarau-Zofingen:			
Staatsbeteiligung:	Kt. Zürich .	Fr. 1,835,500.—	
	Kt. Aargau.	„ 1,000.—	
		Fr. 1,836,500.—	
Gemeindebeteiligung		„ 5,887,500.—	
Privatbeteiligung		„ 396,000.—	
		Total	Fr. 8,120,000.—
		Total Aktienkapital	Fr. 14,516,000.—
Das Obligationenkapital bestand aus:			
Obligationen Ostsektion		Fr. 7,200,000.—	
Obligationen Westsektion ...		„ 10,200,000.—	
		Total Obligationenkapital	Fr. 17,400,000.—
Das *Gesamtkapital der Nationalbahn* erreichte demnach			Fr. 31,916,000.—

Versteigert wurde die Bahn für 3,9 Millionen Franken. Das Oststück verkaufte die Eidgenössische Bank in Bern mit Fr. 40,000.— Verlust an die N. O. B.

Verloren gingen:

1. Das gesamte Aktienkapital.....	Fr.	14,500,000.—
2. Von den Obligationen:		
Ostsektion I. Hypothek.....	„	2,200,000.—
Westsektion	„	8,500,000.—
Ostsektion II. Hypothek.....	„	2,200,000.—
3. Einzahlungen auf Nachsubventionen	„	1,400,000.—
Total	Fr.	28,800,000.—

Die Kapitalverluste, welche bei der Nationalbahn eingetreten sind, belaufen sich also auf rund 29 Millionen Franken. Mit dieser enormen Summe nimmt die Nationalbahn in unserer Abhandlung einen ersten Platz ein.

III. Finanzgeschichte und Kapitalverluste der N. O. B. bis zur finanziellen Rekonstruktion 1878.

Unsere Aufgabe ist es hier, in aller Kürze einen Abriss der Finanzgeschichte der N. O. B. zu geben, um zu sehen, was für Verluste diese Bahngesellschaft bei ihren Geldgeschäften erlitt. Daraus lassen sich dann die Kapitaleinbussen zusammenstellen. Wir verzichten dabei, auf die einzelnen Finanzoperationen näher einzutreten, um so mehr als sie bereits von Kessler eingehend besprochen wurden[5]). Wir beschäftigen uns mit

[5]) Vgl. Kessler: „Die Schweiz. Nordostbahn"; zweites und fünftes Kapitel.

den für uns wichtigen Stellen, um einen klaren Einblick in die Gesamtverluste der N. O. B. zu bekommen. Es kann sich hier also nicht um die Aufzeichnung einer ausführlichen Finanzgeschichte bis in alle Einzelheiten handeln.

Bei der Gründung der N. O. B. im Jahr 1853 war in den Statuten ein Aktienkapital von 32 Millionen Fr. vorgesehen, wovon bis Ende 1853 Fr. 7,102,625.— einbezahlt waren. Aus demselben Jahr stammt auch die 3 %-Anleihe von Fr. 817,950.—. Die der Fusion nicht beigetretenen Nordbahnaktien erfuhren nämlich eine Umwandlung in 3%ige Obligationen, welche den obigen Betrag ausmachen. Gerüchte über finanzielle Schwierigkeiten scheinen bei der N. O. B. von Anfang an an der Tagesordnung gewesen zu sein, denn bereits im ersten Geschäftsbericht vom Jahr 1853 wendet sich die Direktion gegen unwahre Behauptungen. Wir lesen dort auf Seite 6: „Wenn Sie, Tit., die vielen nachteiligen Gerüchte, welche über die finanziellen Verhältnisse der N. O. B. in Umlauf gesetzt worden sind, ins Auge fassen, so werden Sie es nur billigen können, dass Ihnen ein genauer und rückhaltloser Ausweis über den Finanzzustand unserer Unternehmung vorgelegt worden ist." Leider fand später dieser Grundsatz keine Berücksichtigung mehr! 1855 schätzte man das notwendige Kapital zur Erstellung der N. O. B.-Linien (Romanshorn-Aarau und Turgi-Koblenz-Waldshut) auf rund 35 Millionen. Stammaktien waren für Fr. 21,955,000.— einbezahlt auf diesen Zeitpunkt. Der Geschäftsbericht von 1855 betont auf Seite 10, dass „der Betrag des Kapitals, welches für die N. O. B. erforderlich sein werde, mit einer der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommenden Sicherheit angegeben werden könne". Es war dies jedoch kein Hinderungsgrund, um später immer wieder mit schönen Redensarten das erneute Kapitalbedürfnis festzustellen und eine mehr oder weniger glaubhaft klingende Entschuldigung dafür anzuführen! Die Kapitalbeschaffung der N. O. B. gelang zunächst mit einer 6-Millionen-Anleihe vom 29. November 1855, die ursprünglich auf 3 Millionen festgesetzt worden war. Die starke Ueberzeichnung führte dann zur Verdoppelung. Ferner kam es 1855 zu zwei Aktienübernahmen durch das Bankhaus Rothschild in Paris. 1000 Aktien wurden zum Kurs von Fr. 470.—, 5000 Aktien zu Fr. 475.— begeben, was einen Kursverlust von Fr. 155,000.— zur Folge hatte. Die Belassung der Aktien zu dem niederen Kurs an das französische Bankinstitut war unbedingt ein Fehler, da sich in jenem Moment die Bahn eines guten Namens erfreute und als kreditwürdig galt. „Die Verwaltung der N. O. B. musste etwas stark von Schwarzseherei verfolgt gewesen sein, dass sie bei den damaligen Kursverhältnissen einen Kaufpreis von Fr. 475.— annahm", bemerkt Kessler[6]) sehr richtig zu dieser Finanzoperation. 1856 fusionierte sodann die N. O. B. mit der sog. Rheinfallbahn und übernahm dabei 1,1 Millionen Franken in 5 % Obligationen sowie 7505 Aktien, die in N. O. B.-Aktien umgewandelt wurden. Laut Vertrag vom 3. April 1857 hatte die N. O. B. an den Kanton Aargau für seinen Verzicht auf die Bahnführung über Lenzburg eine einmalige Vergütung von Fr. 700,000.— auszurichten. Alle diese Vorgänge bewirkten, dass eine neue Schätzung des nötigen Kapitals auf 48½ Millionen Franken

[6]) Vgl. Kessler a. a. O., S. 66.

kam, dank „technischen Erhebungen und Tatsachen, die erst mittlerweile eingetreten waren[7])". So schrieb die N. O. B. durch Vermittlung der Schweizerischen Kreditanstalt eine 5 %-10-Millionenanleihe aus, die einen Kursverlust von Fr. 200,000.— zeitigte. Damit war aber das benötigte Kapital immer noch nicht vollständig beisammen und man schritt zum 3-Millionen-„Schlussanleihen" vom 1. Februar 1859. Fr. 13,547.— gingen dabei an Provisionen verloren. „Auf zuverlässigeren Grundlagen als es früher der Fall war[8])" gestaltete sich die Finanzlage der N. O. B. nunmehr „endschaftlich" wie folgt:

Aktienkapital:	57,416 Stück à Fr. 500.—	Fr. 28,708,000.—
Obligationenkapital:	5 %ige (1855, 1857)	Fr. 17,100,000.—
	4½ %ige (1859)	„ 3,000,000.—
	3 %ige (1853)	„ 817,950.—
	Total	Fr. 49,625,950.—

Dieses Kapital hätte für den Ausbau des Stammnetzes genügen sollen. Da die Geldverhältnisse sich besserten, unternahm die N. O. B. 1860 eine Konversion der 6-Millionen- und 1,1-Millionen-Anleihen von 1855; daraus entstand eine 4 %-7,1-Millionen-Emission von Obligationen. Um die Ausführung bemühte sich wieder die Schweizerische Kreditanstalt gegen eine Provision von nur Fr. 35,500.—. Das nächste Anleihen fällt in das Jahr 1862, da die N. O. B. Geld zum Betrieb der Linie Zürich-Zug-Luzern bedurfte. Infolge des immer noch günstigen Geldmarktes konnten diese 5 Millionen ohne Kursverlust emittiert werden. Einzig die Schweizerische Kreditanstalt bekam für die Uebernahme eine Provision von Fr. 175,000.—. Die Strecke Zürich-Zug-Luzern bedingte eine weitere Anleihe (5 Millionen vom 3. November 1863) mit einem Kursverlust von Fr. 15,700.—. Nachdem man erneut festgestellt hatte, dass die Kapitalbedürfnisse immer noch nicht gedeckt waren, schritt man 1865 zu einem 4½ %igen 3-Millionenanleihen (Kursverlust Fr. 83,000.—) und zwei Jahre später zu einem 4½ %igen 5-Millionenanleihen, das einen Verlust von Fr. 222,925.— zu verzeichnen hatte. Stetig wurden also neue Anleihen aufgenommen, einerseits um alte zurückzubezahlen und andererseits um sich Geld für den weitern Ausbau der Linien zu verschaffen. Auch bei der Konversion der 10-Millionenanleihe von 1857 im Jahr 1868 ging es nicht ohne Kursverlust ab. Er betrug Fr. 141,540.—. Die Erweiterung ihres Eisenbahnnetzes[9]) veranlasste die N. O. B. zur Aufnahme eines neuen Anleihens im Betrag von 5 Millionen anno 1869 (Pari-Kurs), das eine Ueberzeichnung von 540 % zur Folge hatte[10]). Die meisten dieser letztgenannten Anleihen waren sofort überzeichnet und trotzdem verfiel die N. O. B. immer wieder in den alten Fehler, sie unter Pari abzugeben, was natürlich grosse Verluste zur Folge hatte. Ein grelles Licht auf die Geschäftsführung wirft es sodann, wenn wir sehen, dass in den jeweiligen Geschäftsberichten

[7]) Geschäftsbericht der N. O. B., S. 19 (1857).
[8]) Geschäftsbericht der N. O. B., S. 23 (1858).
[9]) Rorschach-Romanshorn!
[10]) Statt 5 Millionen wurden 32 Millionen gezeichnet.

Kursverluste meistens überhaupt nicht erwähnt werden, sondern mit Ausdrücken wie „annehmbaren Bedingungen" etc. umschrieben sind[11])!

Schon 1870 überschritten die Bauausgaben die Voranschläge der N. O. B. ganz bedeutend. Die Bahn übernahm im gleichen Jahre weitere Bauverpflichtungen im Betrag von rund 140 Millionen Franken. Der Direktion unterliefen dabei bei der Berechnung der neuen Strecken schwere Rechnungsfehler. Dennoch war es zu Beginn der 70er Jahre um die Kreditwürdigkeit der N. O. B. nicht übel bestellt. So waren die beiden 5-Millionenanleihen von 1871 bereits um die Mittagsstunde des ersten Zeichnungstages überzeichnet. Das eine wurde zum Pari-Kurs, das andere sogar nur zum Kurs von 98½ begeben, was einen Verlust von Fr. 125,216.— ausmacht. Veranlassung zu diesen Anleihen gaben die Gotthardsubvention sowie die Bözberg- und die Winterthur-Koblenzbahn. Die vielen Bauten, welche die N. O. B. in den folgenden Jahren ausführen wollte, kosteten eine Unmenge Geld und demnach häuften sich die Anleihen. „Im Hinblick auf die baulichen Verpflichtungen", beginnt der Geschäftsbericht von 1873, „sahen wir uns genötigt, die uns zur Verfügung stehenden Geldmittel zu vermehren." Das geschah vorerst 1872 durch Erhöhung des Aktienkapitals und 1873 durch eine neue 4½ %ige 6-Millionenanleihe, die zum erstenmal seit langer Zeit nicht überzeichnet wurde und einen Kursverlust von Fr. 86,781.— aufwies. Die Mühe, mit der dieses Anleihen aufgenommen werden musste, mag als erstes offenes Anzeichen der hereinbrechenden Krise bewertet werden. Um die Gemeinschaftsbahnen zu finanzieren, suchten die S. C. B. und die N. O. B. 1874 eine gemeinsame Anleihe von Fr. 40,000,000.— aufzunehmen. Es gelang, jedoch nur unter grossen Einbussen. So betrug der Verlust für die 20 Millionen der N. O. B. Franken 1,880,243.—. Uns fällt dabei auf, dass das ausländische Kapital erneut begann, an Einfluss zu gewinnen. Im Geschäftsbericht von 1874 ist dies auf Seite 22 mit folgender Begründung bestätigt: „Im Hinblick auf die stetsfort sich mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deshalb für die nachstfolgenden Jahre vorauszusehende erhöhte Schwierigkeit, grössere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Teil unseres Kapitalbedarfs durch ein grösseres Anleihen zu decken und hiefür das Ausland in stärkerem Masse als bisher zu beteiligen." Diesen Ausführungen können wir uns absolut nicht anschliessen. Wir sind vielmehr der Ansicht, dass die N. O. B. gezwungen war, fremdes Geld aufzunehmen, weil man in der Schweiz bereits erkannt hatte, in welcher Lage sich das Unternehmen befand, und was seiner dank der übernommenen Bauverpflichtungen noch harrte! — In die Jahre 1873/74 fallen noch verschiedene Subventionsanleihen wie z. B. das Darlehen für die links- und rechtsufrige Zürichseebahn. Nachdem 1875 die N. O. B. zuerst eine Erhöhung ihres Aktienkapitals vorgenommen hatte, begannen die eigentlichen Schwierigkeiten für die weitere Geldaufnahme. Man suchte überall nach sogenannten „vorübergehenden Anleihen", so bei der Schweizerischen Kreditanstalt, beim Bankhaus Isaak Dreyfus Söhne

[11]) Im Gegensatz zur S. C. B. und den V. S. B., welche die Kursverluste immer in den Geschäftsberichten erwähnten.

in Basel und schliesslich beim comptoir d'escompte in Paris. Treffend bemerkt Kessler[12]) zu dieser „neuen Art" der Geldbeschaffung: „Wohin die Aufnahme von Dreimonatskrediten zur Finanzierung von Eisenbahnbauten führen musste, können wir uns denken." Das comptoir d'escompte de Paris beauftragte nun einen Sachverständigen, Jules Coutin, ein Gutachten über die Lage der N. O. B. auszuarbeiten. Offenbar traute man in Paris der ganzen Sache doch nicht recht und wollte sich nicht voreilig in ein neues Finanzabenteuer stürzen! Mit Ach und Krach erhielt 1876 die N. O. B. von dieser Pariser Bank einen Viermonatskredit(!) von 20 Millionen Franken und benutzte davon 15 Millionen. Die Verluste machten Fr. 395,576.— aus. Damit war natürlich der N. O. B. nicht voll gedient und sie emittierte im gleichen Jahr mit Hilfe der Schweizerischen Kreditanstalt 22,000 Prioritätsaktien (Provision Fr. 696,467.—). Dennoch verschlimmerte sich die Situation für die Bahn zusehends und die Direktion bestürmte das comptoir d'escompte förmlich mit Anleihensbegehren, um die Gesellschaft retten zu können. Sie erreichte noch im gleichen Jahr eine dreimonatige Verlängerung des Rückzahlungstermins für den 15-Millionenkredit. Als letzte Finanzaktion vor der Rekonstruktion der N. O. B. im Jahr 1878 nennen wir den „Vertrag zur käuflichen Uebernahme von Obligationen der N. O. B. durch ein Konsortium, unter der Leitung der Schweizerischen Kreditanstalt". Bei dieser 1877 ausgeführten Operation gingen Fr. 19,290.— verloren. Auch sie war umsonst! Die N. O. B. musste offen zugeben, das Geld zur Weiterführung der übernommenen Strecken nicht zu besitzen. Eine Reduktion der Bauverpflichtungen war unumgänglich. Der Bund verlängerte hierauf die Baufristen der sog. Moratoriumslinien. Die Moratoriumsbeschlüsse milderten indes die Lage der N. O. B., ohne ihre fatale Situation ändern zu können. Lange war es der Gesellschaft aber nicht mehr möglich, sich vor dem Ruin zu bewahren und so kam es denn zur Gründung der Schweizerischen Eisenbahnbank mit Sitz in Basel, deren Hauptaufgabe die Rettung der N. O. B. war. Das Aktienkapital der Bank betrug 20 Millionen Franken. Die Schweizerische Eisenbahnbank hatte „als erstes Geschäft zum Zweck, die zur finanziellen Rekonstruktion der N. O. B. nötigen Hilfsquellen und Kreditmittel zu beschaffen[13])". Eine Hypothek ersten Ranges wurde auf die Bahn gelegt. Die Bank verpflichtete sich zur Ausgabe von hypothekarisch gesicherten Obligationen sowie zur Leistung von Vorschüssen und rettete damit die N. O. B., indem sie ihr das nötige Kapital sicherstellte und sie vor dem weitern Kampf um die Geldbeschaffung bewahrte. Die Schweizerische Eisenbahnbank liquidierte 1885 mit einem Gewinn von 15 Millionen Franken.

Uns interessieren in diesem Kapitel nun vor allem die Krisenursachen und die Kapitalverluste, die in der Zeit von 1853 bis 1878 eingetreten sind. Vorerst ein Wort zur Krise der 70er Jahre und deren Entstehungsgründe. Dass sie eine allgemeine war und alle Eisenbahngesellschaften

[12]) Kessler a. a. O., S. 81.

[13]) Uebereinkunft vom 11. März 1878 zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und einem Syndikat schweiz. und franz. Banquiers und Kreditinstitute zwecks Errichtung der Schweiz. Eisenbahnbank, Art. 1.

in der Schweiz heimsuchte, brauchen wir nicht zu wiederholen. Dennoch fällt uns das Ausmass auf, in dem die N. O. B. unter der Krisenerscheinung zu leiden hatte. Hier müssen ganz bestimmte Ursachen mitgespielt haben. Kessler nennt deren vier[14]), nämlich:

1. Zweckwidriges und unseriöses System der Rechnungsführung.
2. Zu weit getriebener Luxus in Bau und Betrieb.
3. Unverantwortliche, überstürzte Uebernahme unrentabler Linien.
4. Gleichgültigkeit und Zweckwidrigkeit bezüglich der Beschaffung der nötigen Gelder.

Sehen wir uns die vier Punkte etwas näher an. In Punkt 1 pflichten wir Kessler voll und ganz bei. Die Rechnungsführung war auch u. E. äusserst unseriös, um nicht zu sagen unehrlich. Das Baukonto mit seiner Ueberbelastung nimmt dabei einen Spezialplatz ein. Während den Jahren 1853—1872 waren Fr. 1,228,178.— als Kosten für Aktienemissionen, Anleihen, Provisionen und Kursverluste auf Baukonto verbucht, ohne amortisiert zu werden. Auch die Gründungs-, Organisations- und Verwaltungskosten standen auf dem Baukonto[15]). Weitere regelrechte Falschbuchungen führt Ing. Vögeli in seiner Schrift „Zur Situation der N. O. B." auf Seite 61 ff. an. Ebenfalls Stämpfli[16]) weist auf die „unnatürlichen Skripturen und Verrechnungen" der N. O. B. hin. Diese paar Beweise mögen genügen. Tatsache ist, dass die unmöglichsten Buchungen „auf Baukonto" gemacht wurden[17]). Dies war wiederum nur bei mangelhafter Kontrolle möglich. „Hier ist der wundeste Fleck zu bezeichnen, der die N. O. B. dem Ruin zugeführt hat, denn ohne jegliche Kontrolle einer gewissenhaften fachmännischen Beamtung oder Kollegiums, war hier der Missachtung der Prinzipien eines wirtschaftlichen Bahnbetriebs Tür und Tor geöffnet, und leider die unseligen Folgen des eingeschlagenen Weges sind und konnten nicht ausbleiben[18])". Zu Punkt 2 betreffend den zu weit getriebenen Luxus in Bau und Betrieb, den Kessler als Krisenursache anführt, haben wir nichts zu bemerken, was in unserm Zusammenhang von Interesse ist. Dagegen war u. E. die unverantwortliche Uebernahme unrentabler Linien (Punkt 3 bei Kessler) sicher ein Hauptgrund zur Krise. Als Gipfel der „Konzessionshascherei" muss die Uebernahme der links- und rechtsufrigen Zürichseebahn sowie des Dampfbootverkehrs auf dem Zürichsee angesprochen werden. Unter solchen Umständen ist es einleuchtend, dass eine Linie die andere zugrunderichten musste. Auch die Strecke Winterthur-Koblenz bildete nur eine Konkurrenz zur

[14]) Vgl. Kessler a. a. O., S. 153.
[15]) Vgl. Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883: Beanstandete Mängel in der Buchführung der N. O. B.
[16]) Stämpfli: „Die schweiz. Eisenbahnen, deren Betriebsübernahme und Rückerwerbung durch den Bund." 1878, S. 60.
[17]) Vgl. z. B. Memminger: „Die N. O. B. im Lichte der Ziffern." S. 58: „Privatbriefe und Pakete der Frau Präsidentin wurden auf Kosten der N. O. B. expediert und im Baukonto gebucht!" Trotzdem die Schrift tendenziös ist, konnte sie von der N. O. B. nicht widerlegt werden, da sie offenbar doch zu viele Wahrheiten enthielt.
[18]) Vögeli: „Zur Situation der N. O. B.", S. 15.

Bözbergbahn und die Investition von 14 Millionen Franken lohnte sich bei der mangelhaften Rendite dieser Linie natürlich nicht. Dass bei solchen Bauverpflichtungen die Ausgaben anstiegen, ist selbstverständlich. Zudem blieben die Erträge hinter den Erwartungen zurück. Bei all diesen Uebernahmen waren auch die Voranschläge bald überschritten, was stets neue Geldmittel erforderte[19]). In Punkt 4 können wir Kessler ebenfalls zustimmen; die „Gleichgültigkeit und Zweckwidrigkeit bezüglich der Beschaffung der nötigen Gelder" tritt klar als weitere Krisenursache zutage. Wir haben schon darauf hingewiesen, wie Obligationen unter Pari-Kurs begeben wurden, obschon ein höherer Kurs zu der Zeit üblich war. So kamen die ansehnlichen Kursverluste zustande. Hieher gehört ferner das ungünstige Verhältnis zwischen eigenen und fremden Mitteln. Während das Aktienkapital nur langsam anstieg, entwickelte sich das Obligationenkapital äusserst rasch. In nachfolgender Tabelle ist das Verhältnis von Aktien- und Obligationenkapital veranschaulicht:

Jahr	Aktien Fr.	% der Gesamtschuld	Obligationen, Subventionen Fr.	% der Gesamtschuld
1860	28,708,000.—	58	20,917,950.—	42
1864	28,708,000.—	48	30,917,950.—	52
1868	28,708,000.—	43	38,100,000.—	57
1872	32,424,800.—	37	54,098,200.—	63
1876	50,000,000.—	29	121,870,000.—	71

Bei keiner andern Bahngesellschaft ist das Verhältnis von eigenen zu den fremden Mitteln so ungünstig wie bei der N. O. B.[20]). An eine gleichmässige Vermehrung der beiden Kapitalbestände dachte man offenbar gar nicht, obschon sie „neben dem einen Vorteile, Selbsttäuschungen über die Kreditfähigkeit zu zerstören oder zu vermindern noch einen andern hat, nämlich den, dass man mit der Ausschreibung neuer Anleihen jeweilen abwarten kann, bis der Geldmarkt eine günstige Konstellation zeigt und man demnach nicht in einem unglücklichen Momente der Gnade oder Ungnade der Börsenkönige überliefert ist[21])."

Werfen wir nun noch einen Blick auf die Kapitaleinbussen, welche die N. O. B. in der vorliegenden Zeit erlitt. Bevor wir auf die beim Bau entstandenen Verluste eintreten, verzeichnen wir die Kursverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen in der Zeit von 1853—1878 in nachfolgender Tabelle auf Seite 37. Daraus ersehen wir, dass die N. O. B. allein auf

---

[19]) Für die Linien Winterthur-Koblenz, Niederglatt-Wettingen, Glarus-Linthal, Bözberg und linksufrige Zürichseebahn betrug die Ueberschreitung des Voranschlags rund 58 Millionen Franken.

[20]) Vgl. Zusammenstellung bei Kessler a. a. O., S. 107:

1876	eigene Mittel	fremde Mittel
S. C. B.	Fr. 50,000,000.—	Fr. 97,870,042.—
N. O. B.	„ 50,000,000.—	„ 121,975,020.—
V. S. B.	„ 40,000,000.—	„ 42,906,875.—

[21]) Geiser: „Die Krisis der N. O. B.", S. 15.

Kursverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen von 1853—1878.

Jahr	AKTIEN				OBLIGATIONEN		
	In den Statuten vorgesehen	Einbezahlt am Ende des betr. Jahres		Verluste	Neue Emission	Oblig.-Kapital am Ende des betr. Jahres	Kursverluste und Provision
		Stamm-A.	Prioritäts-A.				
1853	32,000,000.—	7,102,625.—	—	—	817,950.—	817,950.—	—
1854	32,000,000.—	15,350,450.—	—	—	—	817,950.—	—
1855	32,000,000.—	21,955,000.—	—	155,000.—	6,000,000.—	4,035,950.—	—
1856	32,000,000.—	24,955,000.—	—	—	—	6,817,950.—	—
1857	32,000,000.—	28,708,000.—	—	—	11,100,000.—	14,375,250.—	200,000.—
1858	32,000,000.—	28,708,000.—	—	—	—	17,917,550.—	—
1859	32,000,000.—	28,708,000.—	—	—	3,000,000.—	20,917,950.—	13,547.—
1860	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	—	20,917,950.—	35,500.—
1861	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	—	20,917,950.—	—
1862	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	12,100,000.—	25,917,950.—	175,000.—
1863	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	—	25,917,950.—	15,700.—
1864	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	5,000,000.—	30,917,950.—	—
1865	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	3,000,000.—	30,917,950.—	83,000.—
1866	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	—	32,153,828.—	—
1867	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	5,000,000.—	37,922,400.—	222 925.—
1868	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	10,000,000.—	38,100,000.—	141,540.—
1869	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	5,000,000.—	43,003,700.—	20,929.—
1870	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	1,000,000.—	44,100,000.—	—
1871	42,500,000.—	28,708,000.—	—	—	10,000,000.—	53,705,800.—	125,216.—
1872	50,000,000.—	32,424,800.—	—	—	—	54,098,200.—	—
1873	50,000,000.—	33,354,000.—	—	—	11,750,000.—	62,878,748.—	86,781.—
1874	50,000,000.—	33,354,000.—	—	—	28,650,000.—	85,604,909.—	1,880,243.—
1875	50,000,000.—	39,000,000.—	—	—	13,376,935.—	106,166,935.—	132,892.—
1876	50,000,000.—	39,000,000.—	11,000,000.—	696,467.—	25,000,000.—	121,975,020.—	395,576.—
1877	50,000,000.—	39,000,000.—	11,000,000.—	—	6,286,533.—	124,475,000.—	19,290.—
1878	50,000,000.—	39,000,000.—	11,000,000.—	—	7,143,600.—	126,236,247.—	—

Totalverlust auf Aktienemissionen Fr. 851,467.—, auf Obligationenemissionen Fr. 3,548,139.—.
Totalverlust auf Aktien und Obligationen Fr. 4,399,606.—.

Obige Tabelle ist von uns den Geschäftsberichten entnommen und bereinigt worden.

Aktien und Obligationen 4,4 Millionen Franken verloren hat. Dazu kommen noch folgende Einbussen:

Fr.	700,000.—	an den Kanton Aargau für den Verzicht des Bahnbaus über Lenzburg.
„	2,036,000.—	auf rechtsufriger Zürichseebahn (für Tunnel bei Zürich).
„	3,239,118.—	Totalverlust der N. O. B. auf Beteiligungsbahn Zürich-Zug-Luzern von 1864—1876.
„	1,222,077.—	dito auf Bülach-Regensbergbahn.
Fr.	7,197,195.—	total.

Diese 7,2 Millionen Franken vermehren die Gesamtverluste auf 11,6 Millionen Franken, welche durch die unseriöse Geschäftsführung und die Expansionswut der N. O. B. entstanden sind.

Es würde uns zu weit führen, wollten wir noch die jährlichen Betriebsverluste für sämtliche N. O. B.-Linien feststellen. Doch möchten wir es nicht unterlassen, auf eine interessante Berechnung Kesslers an dieser Stelle aufmerksam zu machen[22]). Er kam bei „der Untersuchung des Totalverlustes der neuen Linien und der Beteiligungsbahnen für das Jahr 1876 zu folgendem Ergebnis“:

	Betriebsverlust Fr.	Zinsverlust Fr.	Totalverlust Fr.
Zürich-Glarus	32,446.—	1,244,250.—	1,276,696.—
Winterthur-Koblenz	120,312.—	840,750.—	961,062.—
Zürich-Zug-Luzern	238,785.—	— 48,000.—	190,785.—
Bülach-Regensberg	116,417.—	— 9,325.—	107,092.—
Bözbergbahn	693,664.—	270,840.—	964,504.—
Total	1,201,624.—	2,298,515.—	3,500,139.—

Der Totalverlust von 3½ Millionen Franken für 1 Jahr bedarf keines Kommentars. Man bedenke nur, was für Ueberschüsse auf den andern Linien nötig waren um einen Ausgleich zu schaffen! Der Nichteintritt dieser Ueberschüsse lässt uns die Krise nochmals als ganz natürliche Folge der von der N. O. B. betriebenen Eisenbahnpolitik erscheinen.

IV. Die finanziellen Operationen und Einbussen der N. O. B. von 1878 bis zur Eisenbahnverstaatlichung.

Nachdem die Krise 1877 ihren Höhepunkt erreicht hatte und die N. O. B. im darauffolgenden Jahr endgültig rekonstruiert worden war, trat um die Wende des Jahrzehnts eine langsame Besserung der Lage ein. Die Eisenbahnbank sorgte um das „finanzielle Wohl“ der N. O. B. und zahlte bereits 1879 die runde Summe von 54 Millionen Franken, welche zur Rückzahlung alter Anleihen etc. Verwendung fand. Dafür waren der Bank für 68 Millionen Franken 4½ %-Obligationen zu übergeben, welche

[22]) Kessler a. a. O., S. 130.

die erste Emission des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken bildeten. Diese Finanzoperation ging nicht ohne gewaltigen Kursverlust ab. Er betrug total Fr. 12,180,500.—. Einen weiteren Verlust verzeichnete die N. O. B. auf der II. 17-Millionen-Emission des 160-Millionen-Hypothekaranleihens vom Jahr 1880 mit Fr. 1,465,500.—. In dasselbe Jahr fallen auch der Ankauf der Nationalbahn, die Erhöhung des Stammaktienkapitals um 3 Millionen Franken und ein Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn von 3 Millionen Franken. Die erfreulichste Tatsache von 1880 ist jedoch, dass die Betriebsrechnung zum ersten Male wieder mit einem Ueberschuss abschloss. Rund 16½ Millionen Franken betragen die Kursverluste, die durch die Einzahlungen der Eisenbahnbank gegen Aushändigung von Obligationen der N. O. B. entstanden[23]). Dazu kommen noch Fr. 2,250,000.— Provisionen. Nachdem die Schweizerische Eisenbahnbank die N. O. B. so gerettet hatte, liquidierte sie 1885. Der Geldmarkt besserte sich zusehends und die N. O. B. durfte aus diesem Grund an die Kündigung verschiedener Anleihen denken. Die dadurch bedingten neuen Anleihen zählen wir der Einfachheit halber auf ohne weitere Worte darüber zu verlieren, da sie für uns nicht von besonderem Interesse sind. Es handelt sich dabei um folgende Finanzoperationen:

1886	4 %	20	Mill.-Anleihe (V. Emission des 160-Mill.-Anleihens)
1887	4½ %	87	„ „ (VI. „ „ 160 „ „
1888	4 %	7	„ „ (zum Kurs von 102½)
1889	4 %	9	„ „ („ „ „ 103)
1894	3½ %	10	„ „
1895	3½ %	7	„ „ („ „ „ 101)
1897	3½ %	35	„ „
1897	3½ %	Anleihe von Fr. 10,512,500.—	
1898	4 %	15	Mill.-Anleihe (zum Kurs von 100½)
1899	4 %	10	„ „

Halten wir noch fest, dass 1887 30,000 neue Prioritätsaktien zur Ausgabe gelangten. Weitere Erhöhungen des Aktienkapitals fanden 1891 auf 75 Millionen und 1893 auf 80 Millionen statt. Die letzten 5 Millionen wurden zum Pari-Kurs ausgegeben, trotzdem der offizielle Kurs 1893 auf 580.— war. Erneut stellen wir also den alten Fehler fest! Eine fakultative Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien von 1896 brachte der N. O. B. einen Verlust von Fr. 149,266.—. Der Tabelle auf Seite 40 entnehmen wir die Kursverluste auf Aktien und Obligationen.

---

[23]) Kursverluste auf dem 160-Millionen-Hyp.-Anleihen:

1879	I. Emission von 68 Millionen	Fr. 12,180,500.—
1880	II. Emission von 17 Millionen	„ 1,465,500.—
1881	.....	„ 964,000.—
1882	.....	„ 259,500.—
1883	.....	„ 430,500.—
1884	III. Emission von 10 Millionen	„ 866,000.—
1885	IV. Emission von 15 Millionen	„ 314,000.—
	Total	Fr. 16,480,000.—

Kursverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen von 1879—1899.

Jahr	AKTIEN				OBLIGATIONEN		
	In den Statuten vorgesehen	Einbezahlt am Ende des betr. Jahres		Verluste	Neue Emission	Oblig.-Kapital am Ende des betr. Jahres	Kursverluste und Provision
		Stamm-A.	Prioritäts-A.				
1879	50,000,000.—	39,000,000.—	11,000,000.—	—	68,000,000.—	137,210,500.—	12,180,500.—
1880	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	18,500,000.—	141,820,000.—	1,715,500.—
1881	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	—	144,790,000.—	1,066,054.—
1882	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	—	145,909,500.—	609,500.—
1883	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	—	147,850,000.—	680,500.—
1884	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	10,000,000.—	146,146,000.—	1,160,000.—
1885	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	15,000,000.—	147,850,000.—	564,000.—
1886	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	20,000,000.—	147,470,000.—	120,000.—
1887	53,000,000.—	42,000,000.—	11,000,000.—	—	87,000,000.—	141,250,000.—	630,000.—
1888	68,000,000.—	42,000,000.—	19,861,750.—	—	7,000,000.—	143,524,000.—	—
1889	68,000,000.—	42,000,000.—	26,000,000.—	—	10,157,000.—	147,271,000.—	—
1890	75,000,000.—	42,000,000.—	26,000,000.—	—	—	146,781,000.—	—
1891	75,000,000.—	45,317,500.—	26,000,000.—	—	—	147,131,000.—	—
1892	75,000,000.—	52,245,000.—	26,000,000.—	—	4,962,500.—	148,804,500.—	—
1893	80,000,000.—	54,000,000.—	26,000,000.—	—	—	149,714,500.—	—
1894	80,000,000.—	54,000,000.—	26,000,000.—	—	12,000,000.—	162,339,500.—	175,000.—
1895	80,000,000.—	54,000,000.—	26,000,000.—	—	7,000,000.—	162,529,500.—	—
1896	80,000,000.—	79,483,500.—	516,500.—	149,266.—	—	162,649,500.—	—
1897	80,000,000.—	79,483,500.—	516,500.—	—	45,512,500.—	173,282,000.—	11,125.—
1898	80,000,000.—	79,483,500.—	516,500.—	—	15,000,000.—	187,282,000.—	—
1899	80,000,000.—	79,483,500.—	516,500.—	—	10,000,000.—	194,632,000.—	95,935.—

Totalverlust auf Aktienemissionen Fr. 149,266.—, auf Obligationenemissionen Fr. 19,008,114.—.
Totalverlust auf Aktien und Obligationen Fr. 19,157,380.—.
Totalverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen von 1853—1878: Fr. 4,399,606.—
von 1879—1899: „ 19,157,380.—

Totalverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen von 1853—1899: Fr. 23,556,986.—

Daneben waren es vornehmlich die beiden Linien Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau, welche der N. O. B. schweren Schaden zufügten. Diese beiden Defizitbahnen wurden von der N. O. B. 1885 und 1886 übernommen. Dabei verlor die N. O. B. auf der Strecke Effretikon-Hinwil rund 2 Millionen und auf der Linie Sulgen-Gossau 3,3 Millionen Franken. Unrentabel gestaltete sich ferner die Zürich-Zug-Luzernbahn, von der Strecke Winterthur-Koblenz gar nicht zu sprechen! Wir haben darauf schon im letzten Kapitel hingewiesen. Mit allen diesen Kapitaleinbussen im engsten Zusammenhang steht die Dividendenpolitik der N. O. B. Sie muss als ganz besonders trübes Kapitel angesprochen werden. Die Verwaltung der Bahngesellschaft hegte nämlich die Ansicht, dass sich der Kredit nach der Höhe der Dividende richte und suchte aus dem Grunde sogar in den Krisenzeiten eine grosse Dividende zu ermöglichen, indem sie den Bahnunterhalt einschränkte und zu andern dubiosen Machenschaften griff. Das „Universal-Baukonto" haben wir an anderer Stelle erwähnt. Für dessen ungeziemende Belastung führen wir im weitern das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 an, nach dem die N. O. B. 25 Millionen Franken mit einer Amortisationsfrist von 24 Jahren aus dem Baukonto zu entfernen hatte[24])! Mit allen möglichen und unmöglichen Ausflüchten und Behauptungen (denen meistens die Beweise fehlten) suchten der Verwaltungsrat und die Direktion über den wahren Sachverhalt hinwegzutäuschen. Hauptsächlich stützten sie sich dabei auf das Ueberschreiten der Voranschläge, das enorme Ansteigen der Baukosten, den kleinen Reinertrag usw.[25]). Wir gehen mit Geiser einig, der 1877 sagte[26]): „Die Aktionärversammlung und nicht bloss der Verwaltungsrat oder die Direktion ist für das jetzige Unglück verantwortlich"; neigen jedoch zu der Ansicht, dass die Direktion und der Verwaltungsrat sich eifrig bemühten, durch hohe Dividenden den Aktionären Sand in die Augen zu streuen. Der Bundesrat schritt dann ein, indem er die Dividendensperre für die Jahre 1880—1883, 1886 und 1887 über die N. O. B. verhängte. Schon 1877—1879 war die Bahn übrigens ausserstande, eine Dividende auszuzahlen. Die Dividendenausschüttungen der N. O. B. waren folgende:

Jahr	Auf Stammaktien in %	Auf Prioritätsaktien in %
1853	4	—
1854	4	—
1855	4	—
1856	4	—
1857	4½	—
1858	3,8	—

[24]) Vgl. auch Herold: „Der Schweiz. Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende", S. 121.

[25]) Das Anlagekapital betrug 1873 Fr. 77,480,866.—; 1886 schon Fr. 195,053,535.—. Der Reinertrag pro Zugskm 1875 Fr. 1,97. Daneben berechnet Geiser (S. 23) aber für die Jahre 1874, 1875 u. 1876 je 1 Million Franken überflüssige Betriebsausgaben und 3 Millionen für überflüssig angeschafftes Betriebsmaterial, also total 6 Millionen in 3 Jahren!

[26]) Geiser a. a. O., S. 11.

Jahr	Auf Stammaktien in %	Auf Prioritätsaktien in %	
1859	5	—	
1860	6	—	
1861	8	—	
1862	8	—	
1863	7,25	—	
1864	7	—	
1865	8	—	
1866	8	—	
1867	7½	—	
1868	8	—	
1869	7½	—	
1870	7	—	
1871	9	—	
1872	8	—	
1873	8	—	
1874	8	—	
1875	8	—	
1876	3	6	
1877	—	—	
1878	—	—	
1879	—	—	
1880	—	5,78	Dividenden gesperrt, erst 1888 ausgerichtet
1881	—	6	
1882	—	6	
1883	—	6	
1884	—	6	
1885	—	6	
1886	—	6	Div. gesperrt, erst 1888 ausgerichtet
1887	2	6	
1888	4½	6	
1889	6	6	
1890	6	6	
1891	8	5	
1892	5	5	
1893	5½	5,6	
1894	6	6	
1895	6,6	6,6	
1896	6	6	
1897	5½	5½	
1898	4½	5	
1899	5	5	
1900	6	6	

Den Angaben „Zürcherbörsenkurse der N. O. B-Stammaktien“[27]) ist zu entnehmen, dass der absolut tiefste Kurs am 8. Oktober 1878 mit

[27]) Vgl. graphische Darstellung „Die Zürcherbörsenkurse der N. O. B.-Stammaktien“ im Bericht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrates der N. O. B. im Jahr 1901.

Fr. 47.50, der absolut höchste Kurs am 10. September 1890 mit Fr. 775.— verzeichnet wurden.

Nachdem wir uns so Einblick in die Verhältnisse der N. O. B. verschafft haben, kommen wir zu der Erkenntnis, dass die Kapitalverluste dieser Eisenbahngesellschaft eine sehr grosse Summe ausmachen. Wir wiederholen sie nochmals. Die Hauptverluste der N. O. B. und der Nationalbahn:

Kursverluste auf Aktien und Obligationen	Fr. 23,500,000.—
Verschiedene Verluste: Vgl. S. 38 (Entschädigung an Aargau, Zürich-Zug-Luzern-, rechtsufrige Zürichsee- und Bülach-Regensberg-Bahn)	„ 7,200,000.—
Verlust auf Effretikon-Hinwil-Bahn (Vgl. S. 41) ...	„ 2,000,000.—
Verlust auf Linie Sulgen-Gossau (Vgl. S. 41) ...	„ 3,300,000.—
Kapitaleinbusse bei der Liquidation der Nationalbahn	„ 28,800,000.—
Totalverlust	Fr. 64,800,000.—

Vollständigkeitshalber erwähnen wir noch die Subventionierung der Gotthardbahn durch die N. O. B., welche dieser soviel Kopfzerbrechen machte. Im Kapitel „Die Kapitalverluste der Gotthardbahn" werden wir dann sehen, für welchen Betrag sich die N. O. B. an der ersten schweizerischen Alpenbahn verpflichtete.

Ein Wort müssen wir jedoch über die finanzielle Beteiligung an den sog. Gemeinschaftslinien verlieren. Nach der Bilanz der N. O. B. auf 31. Dezember 1900 betrugen diese Beteiligungen:

	Betrag der geleisteten Einzahlungen
a) Bözbergbahn	Fr. 12,350,000.—
b) Linie Koblenz-Stein	„ 2,285,000.—
c) Linie Wohlen-Bremgarten.....	„ 500,000.—
d) Aarg. Südbahn	„ 6,055,000.—
Total	Fr. 21,190,000.—

Der Hinweis auf diese vier Strecken mit der Investition von über 20 Millionen Franken zeigt uns nochmals, was für ein enormes Kapitalbedürfnis vorhanden war, um den unsinnigen Verpflichtungen der N. O. B. nachkommen zu können. Dass Finanzeinbussen eintreten mussten, verwundert uns weiter nicht. Aber am Ausmass und hauptsächlich an der Art und Weise des Zustandekommens tragen u. E. die massgebenden Instanzen eine grosse Schuld. Wie manche Kapitaleinbusse hätte sich mit etwas mehr Sorgfalt in der Verwaltung vermeiden lassen! Doch darüber ist schon genug geschrieben und polemisiert worden[28]). Unsere Aufgabe bestand darin, die Kapitalverluste der Bahn und deren Ursachen festzustellen. Dass dieses dank der undurchsichtigen Buchführung der N. O. B. nicht immer leicht war, mag aus den vorliegenden Ausführungen hervorgehen.

[28]) Vgl. Geiser, Vögeli, Stoll, Vogt, Memminger u. a.

VIERTES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Eisenbahn durch den industriellen Jura (J. I.).

I. Die Kapitaleinbussen des J. I. bis zu seinem Konkurs 1865.

Neben den fünf schweizerischen Hauptlinien (Schweizerische Centralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Nordostbahn, Jura-Simplon- und Gotthardbahn) verdient der J. I. unsere besondere Beachtung. Wie wir sehen werden, steckten hauptsächlich der Kanton Neuenburg und die Gemeinden viel Geld in das Unternehmen. Die wenig günstige Lage der Bahn hatte aber grosse Verluste zur Folge, auf die wir nun näher eintreten wollen.

Im Kanton Neuenburg waren die Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen recht zahlreich. Man suchte einerseits durch die Verrièresbahn (auch „Franco-Suisse" genannt) das Traverstal dem Verkehr zu erschliessen und eine Verbindung mit Frankreich über Pontarlier zu ermöglichen. Andererseits trachtete man darnach, eine Bahn von Neuenburg nach der Hochebene von La Chaux-de-Fonds zu bauen. Diese Strecke sollte den Anschluss der Industrieorte in den Neuenburger Bergen mit der Kantonshauptstadt und dem „vignoble" sicherstellen. Auch hoffte man auf diese Weise die projektierte Linie durch das St. Immertal über La Chaux-de-Fonds nach Besançon verlängern zu können. So kam es zur Gründung der „Société du chemin de fer par le Jura industriel" (J. I.). Sie erhielt am 23. November 1853 die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Les Brenets über Le Locle und La Chaux-de-Fonds nach Convers. Zwei Jahre später wurde beschlossen, die Bahn von Convers bis nach Neuenburg weiterzuführen. Die Konzession dafür datiert vom 23. November 1855. Ihre Genehmigung erfolgte nach einem harten Kampf mit der F. S., die eine starke Konkurrenz ihrer Linien durch die Eröffnung der neuen J I.-Strecke befürchtete. Die Betriebsübergabe der verschiedenen J. I.-Stücke fand statt am:

2. Juli	1857	Le Locle - La Chaux-de-Fonds
27. November	1859	Convers - La Chaux-de-Fonds
1. Dezember	1859	Neuenburg - Les Hauts-Geneveys
15. Juli	1860	Convers - Les Hauts-Geneveys
4. August	1884	Le Locle - Col-des-Roches

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug auf 31. Dezember 1858 Fr. 6,016,400.—. Die eine Hälfte der Aktien war im Besitze des Staates, während sich die neuenburgischen Gemeinden und Private in die andere

Hälfte teilten. Das Geld genügte aber nicht, um das Netz des J. I. zu vollenden und man sah sich aus diesem Grunde gezwungen, zur Vervollständigung des Kapitals Anleihen aufzunehmen[1]). Die Eisenbahngesellschaft schloss zuerst mit Dr. Stockmayer aus Stuttgart 1857 ein 3-Millionenanleihen und 1858 ein solches von Fr. 1,635,000.— ab. Auch die Eidgenossenschaft konnte zu einem Darlehen von einer Million Franken bewogen werden. In der Folge zeigte es sich, dass der Voranschlag zu klein war. Auch bei diesem Bahnunternehmen treffen wir auf die uns bereits zur Genüge bekannte Erscheinung des Ueberschreitens des Devis infolge zu geringer Berechnung der Baukosten! Eine neue Schätzung ergab nämlich einen Kapitalbedarf von rund 15 Millionen Franken. Demnach mussten weitere 4 Millionen Franken beschafft werden. Eine Verständigung des J. I. mit der F. S. betreffend die Einfahrt in die Stadt Neuenburg[2]) bewirkte eine Reduktion der 4 Millionen auf 2½ Millionen, welche die beiden Gemeinden Le Locle und La Chaux-de-Fonds zu ⅓ resp. ⅔ übernahmen. Damit war aber die Finanzfrage des J. I. immer noch nicht endgültig gelöst, denn eine neue Untersuchung vom Jahr 1859 ergab einen weiteren Fehlbetrag von 3 Millionen Franken. Die Summe war nirgends mehr aufzutreiben und die Liquidation der Gesellschaft stand somit vor der Tür.

In dieser Zeit erlitt das Unternehmen seinen ersten Verlust von Fr. 40,357.—, indem Stockmayer die zweite Anleihe nicht in bar, sondern in Wechseln zahlte, die 1859 nicht mehr eingelöst wurden. Stockmayer gab dem J. I. dafür Wertpapiere im Betrag von Fr. 770,000.—, die den Anteil von Fr. 810,357.— nicht deckten und der Gesellschaft einen Verlust von Fr. 40,357.— verursachten.

Die Bahn sollte aber unter allen Umständen vor dem Konkurs bewahrt bleiben und man beschloss daher, 1860 eine neue 1½-Millionenanleihe aufzunehmen. Die „Compagnie d'exploitation du chemin de fer par le Jura industriel" verpflichtete sich, mit einem Kapital von 3 Millionen Franken[3]) den Betrieb der Eisenbahn weiter zu führen. Die finanzielle Situation blieb aber misslich, da die Erträgnisse nicht den Erwartungen entsprachen. So fiel die „Compagnie d'exploitation du chemin de fer par le Jura industriel" am 3. Januar 1861 in Konkurs. Der Staat sah sich darauf gezwungen, um den Verkehr auf dem J. I.-Netz aufrecht zu erhalten, den Betrieb selbst zu besorgen. Schon im folgenden Jahr jedoch übernahmen die Gläubiger die Führung des J. I. für drei Jahre. Innert dieser Zeit war die Liquidation zu beenden. Ferner hoffte man, sich über das weitere Schicksal der Bahn bis 1865 Klarheit zu verschaffen. 1865 war der Konkurs abgeschlossen. Eine Reduktion des Kapitals auf

[1]) Der Kostenvoranschlag von Ing. Lamé-Fleury und St. Denis für die Strecke Le Locle-La Chaux-de-Fonds-Neuenburg betrug 11 Millionen Franken. Es fehlten also noch ca. 5 Millionen.

[2]) Die F. S. erlaubte dem J. I. die Benutzung ihrer Geleise vom Verbindungspunkt der beiden Bahnen bis in den Bahnhof von Neuenburg.

[3]) Die 3 Millionen bestanden aus 1½ Millionen Aktien und 1½ Millionen Anleihen (sog. „emprunt de Bâle"). Davon muss ca. 1 Million für Kommissionen, Protestwechsel etc. abgezogen werden, so dass das ursprünglich 3 Millionen betragende Kapital der „Compagnie d'exploitation du chemin de fer par le Jura industriel" noch rund 2 Millionen ausmachte.

4,8 Millionen Franken trat ein. Der J. I. hatte bis anhin rund 18 Millionen Franken gekostet; die Kapitalverluste betrugen Fr. 13,424,495.—. Als Gründe für diese grosse Einbusse kommen u. E. in Betracht einmal der lokale Charakter des J. I.[4]) mit fehlendem Durchgangsverkehr, sowie die Bahnanlagen als solche[5]).

Nach dem Konkurs 1865 erwarb die „Nouvelle Compagnie du Chemin de fer par le Jura industriel" den J. I. für Fr. 2,001,000.—. Auch diese Gesellschaft wollte den Betrieb nur vorübergehend ausüben, denn sie sah eine Versteigerung der Eisenbahn innerhalb von 10 Jahren vor, wobei den beiden Gemeinden Le Locle und La Chaux-de-Fonds in Anbetracht ihrer grossen finanziellen Opfer, die sie für den J. I. gebracht hatten, ein Vorzugsrecht zum Rückkauf bis 1871 eingeräumt worden war.

II. Der J. I. von 1865 bis zur Uebernahme durch die Bernischen Jurabahnen 1875.

Für den Ankauf des J. I. interessierten sich anfangs der 70er Jahre vor allem die Bernischen Jurabahnen, der Kanton Neuenburg und die Gemeinden Le Locle und La Chaux-de-Fonds. Letztere konnten aber das Risiko, welches mit dem Rückkauf verbunden war, nicht auf sich nehmen. Das Neuenburgervolk verwarf in einer Abstimmung vom 29./31. Januar 1875 mit 10,533 gegen 3306 Stimmen den Erwerb der Bahn durch den Staat. So blieben allein die J. B. als Kaufsinteressenten übrig und erwarben denn auch den J. I. für 3,6 Millionen Franken. Die Einbusse, die dabei entstand, betrug 1,2 Millionen Franken[6]). Die J. B. mussten jetzt die Gläubiger der 1. Hypothek befriedigen. Dies veranlasste sie, ein 5 %-Anleihen von 1½ Millionen Franken aufzunehmen, wobei ein Kursverlust von Fr. 120,000.— eintrat. Der Grund für die Einbusse ist im ungünstigen Geldmarkt (Krisenbeginn!) zu suchen. Sie erscheint uns nicht anormal, denn wir haben schon anderweitig gesehen, welch enorme Kursverluste die übrigen Eisenbahngesellschaften bei der Aufnahme von Anleihen in jener Zeit erlitten.

III. Der Rückkauf des J. I. durch den Kanton Neuenburg.

Die neuenburgischen Interessen blieben durch die private Betriebsführung des J. I. nicht genügend gewahrt[7]). Nach und nach änderte sich deshalb die Stimmung im Volke deutlich zugunsten des Staatsrückkaufs. Dies kam in der Volksabstimmung vom 29. Juni 1884 zum Ausdruck, in welcher der Ankauf des J. I. durch den Kanton Neuenburg mit 9358 gegen 6772 Stimmen beschlossen wurde. Der Preis betrug Fr. 5,250,000.—.

---

[4]) Der J. I. darf nicht als eigentliche Hauptbahn angesprochen werden, da er ausschliesslich dem lokalen Verkehr zwischen den Neuenburgerbergen und der Seegegend diente.

[5]) Der J. I. ist eine Bergbahn mit einer zeitweisen Steigung von 27 ‰. 16 % der Gesamtbaulänge liegen in Tunneln. Darin sind die Hauptgründe der erhöhten Baukosten und damit auch die Ursachen der Krise und der Kapitalverluste zu erblicken.

[6]) Die alten Gläubiger der 2. Anleihe von 3 Millionen Franken hatten ihre Titel von Fr. 500.— gegen neue Obligationen von Fr. 300.— umzutauschen. Das Kapital wurde somit auf 1,8 Millionen Franken reduziert (= 1. Hypothek).

[7]) Die Taxen waren zu hoch und die Zahl der geführten Züge zu klein.

Die J. B. hatten seinerzeit 3,6 Millionen Franken für die Bahn bezahlt. Die Differenz zwischen dieser Summe und dem neuen Preis bedeutet aber nicht etwa Reingewinn der J. B., denn der Differenzbetrag ist von ihnen in der Zeit von 1875—1885 im J. I. investiert worden. Auf die Art und Weise kam der Kanton Neuenburg, nachdem er im Verein mit den Gemeinden bis 1885 10 Millionen Franken an den Bau des J. I. geleistet hatte, in den Besitz dieser Eisenbahn. Die Bezeichnung „Jura Industriel" erfuhr eine Umwandlung in „Jura Neuchâtelois" (Neuenburger Jurabahn oder J. N.).

IV. Die Weiterentwicklung des J. N.

1. Die „Société d'exploitation du chemin de fer du Jura Neuchâtelois" von 1886—1899.

Diese Gesellschaft übernahm den Betrieb des J. N. mit einem Kapital von Fr. 250,000.—. Schon im ersten Jahr verzeichnete sie ein Defizit von Fr. 107,000.—. Weitere Geldverluste konnten vermieden werden durch eine Taxerhöhung und durch eine Reduktion der Verzinsung des Anlagekapitals. Da auch die Verkehrsentwicklung eine stets zunehmende Tendenz aufwies, begann sich die Lage des J. N. langsam zu bessern. Dank dem vermehrten Verkehr erwiesen sich aber die Bahnhöfe von Le Locle und La Chaux-de-Fonds als zu klein. Die Neubauten stellten neue finanzielle Anforderungen an die Gesellschaft und aus diesem Grunde beschloss sie, 1899 zu liquidieren. Der Staatsrat pflichtete der Vertragsauflösung am 22. September 1899 bei.

2. Die zweite Betriebsgesellschaft von 1900—1912.

Die zweite Betriebsgesellschaft oder „Compagnie du Jura Neuchâtelois" verpflichtete sich, die Bahn weiterhin zu betreiben und die Bahnhofbauten in Le Locle und La Chaux-de-Fonds auszuführen[8]). Trotz steigenden Einnahmen wuchsen die Defizite immer mehr an. Nachdem ihre Bezahlung eine Neuregelung erfahren hatte[9]), betrugen sie folgende Summen in der vorliegenden Periode[10]):

Jahr	Totaldefizit	Anteil der Gemeinden	Staatsanteil
1900	—	—	—
1901	51,132.74	12,783.19	38,349.55
1902	6,484.52	1,621.13	4,863.39
1903	—	—	—
1904	—	—	—
Uebertrag	57,617.26	14,404.32	43,212.94

[8]) Das Betriebskapital war auf Fr. 500,000.— festgesetzt. Die Kosten der Neubauten in den erwähnten Bahnhöfen überschritten den Devis bald beträchtlich. So ist es zu erklären, dass sich die Defizite mehrten, trotzdem der Verkehr auf der Bahn in stetem Zunehmen begriffen war.

[9]) Vgl. B. G. C., Bd. 78, S. 457, Defizitverteilung: La Chaux-de-Fonds 28 %; Le Locle 8,6 %; Neuenburg 5 %; Staat = Rest.

[10]) Vgl. B. G. C., Bd. 78, S. 457.

Jahr	Totaldefizit	Anteil der Gemeinden	Staatsanteil
Uebertrag	57,617.26	14,404.32	43,212.94
1905	75,064.60	26,648.04	48,416.56
1906	83,973.46	29,810.58	54,162.88
1907	111,687.87	35,500.—	76,187.87
1908	140,816.37	35,500.—	105,316.37
1909	157,698.63	35,500.—	122,198.63
1910	175,784.19	35,500.—	140,284.19
1911	158,523.61	41,600.—	116,923.61
Total	961,165.99	254,462.94	706,703.05

Unter solch unerfreulichen Umständen (die Defizite während zehn Jahren machten also fast eine Million Franken aus!) versuchte der Kanton, die Bahn an den Bund abzutreten. Nach langwierigen Verhandlungen kam es zum Vertrag vom 4. November 1912, in dem die Neuenburger Jurabahn zum Preise von Fr. 9,800,000.— an die Eidgenossenschaft überging.

V. Rückblick auf den J. I.

Der J. I. (seit 1885 J. N. genannt) gehört zu den teuersten Bahnen der Schweiz. Schon 1861 betrugen die Baukosten per km Fr. 484,657.—, während sie bei der S. C. B. Fr. 324,362.—; N. O. B. Fr. 292,390.—; V. S. B. Fr. 271,849.—; F. S. Fr. 361,111.— etc. erreichten[11]). Hodel[12]) berechnet für den J. I. ca. 1 Million Franken Kosten auf den Kilometer.

Wie wir schon gesehen haben, mussten immer wieder der Kanton und die Gemeinden dem Unternehmen helfend beispringen. Bis 1885 hatten sie sich mit 10 Millionen Franken an der Bahn beteiligt. Von 1887 bis 1907 steckten sie folgende Beträge in den J. I.[13]):

1887	Fr.	251,306.98
1893	„	5,500,000.—
1894	„	593,457.49
1899	„	849,348.41
1902	„	4,198,977.74
1903	„	328,375.45
1907	„	1,650,792.37
Total	Fr.	13,372,258.44

Dafür erhielt der Kanton beim Rückkauf durch den Bund nicht einmal 10 Millionen Franken, so dass ihm hier ein Verlust von 3,5 Millionen Franken erwuchs. Die Gesamtausgaben erreichten eine Höhe von 27 Millionen Franken. Davon hatte der Kanton Neuenburg und die Gemeinden

[11]) Vgl. Stämpfli: „Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen", 1862, Tabelle I.

[12]) Hodel: „Neuenburgische Eisenbahnpolitik", S. 86: Das Trasse des J. I. beträgt 38 km; die Ausgaben: Bis 1913 27 Millionen; seit 1913 (Elektrifikation!) weitere 13 Millionen = 40 Millionen total.

[13]) Vgl. B. G. C., Bd. 78, S. 489.

23,3 Millionen Franken bestritten[14]). Dies zeigt uns, welche Bedeutung diese Gemeinwesen dem Eisenbahnunternehmen des J. I. beimassen. In der Tat handelt es sich ja auch beim J. I. um eine Bahn mit vornehmlich lokalem Charakter. Damit wollen wir keineswegs die Wichtigkeit des J. I.-Netzes für den Kanton Neuenburg abstreiten.

Beim J. I. haben wir es also mit einer Eisenbahn zu tun, die nie recht gedeihen wollte. Die Kapitalbeschaffung blieb auf einen kleinen Geldgeberkreis beschränkt. Das zum Bau notwendige Geld konnte deshalb nur mit Mühe erhalten werden. Die Kapitalverluste waren gross; nicht zuletzt deshalb, weil man bei der Aufstellung des Voranschlages allzu optimistisch gewesen war und nur darnach getrachtet hatte, einen möglichst günstigen Devis „auszuarbeiten", um den Bau der Bahn auf alle Fälle sicherzustellen.

---

[14]) Investitionen von Kanton und Gemeinden in den J. I.:

Bis 1885	Fr. 10,000,000
Bis 1907	„ 13,300,000
Total	Fr. 23,300,000

FÜNFTES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Jura-Simplonbahn (J. S.).

Die Jura-Simplonbahn entstand am 1. Januar 1890 durch die Fusion der Jura-Bern-Luzern- mit der Suisse-Occidentale-Simplonbahn. Letztere wiederum konstituierte sich 1881 aus der Suisse-Occidentale- und der Simplonbahn. Gerade bei diesen Vorläufern der J. S. gingen infolge von Fusionen, Liquidationen etc. grosse Kapitalien verloren, so dass wir auch auf sie eintreten müssen. Wir werden die einzelnen Linien in geschichtlicher Reihenfolge behandeln.

I. Die Kapitalverluste bei den Vorläufern der J. S.

1. Die Suisse-Occidentale-Simplonbahn (S. O. S).

A. Die Suisse-Occidentalebahn (S. O.).

Die Suisse-Occidentale wurde 1872 durch den Zusammenschluss nachfolgender Einzelunternehmungen gebildet: Franco-Suisse, Ouest-Suisse, Lausanne-Freiburg-Bernergrenze- und Genf-Versoix.

a) Die Franco-Suisse Eisenbahngesellschaft (F. S.).

Am 16. Dezember 1853 erhielten die Herren Besley, Besnard, Morris & Co. die Konzession zum Bau einer Bahn von der Schweizergrenze bei Les Verrières durch das Val de Travers nach Neuenburg und La Thielle sowie einer Abzweigung von Neuenburg dem See entlang nach Vaumarcus. Das Konsortium hatte sich aber die genannten Strecken zur Hauptsache aus spekulativen Gründen gesichert. Es war ihm dabei weniger um den Bahnbau selber zu tun. Vielmehr hofften die ausländischen Konzessionäre bei der Wiederveräusserung der Baubewilligung einen finanziellen Coup zu machen! Das energische Einschreiten der Neuenburger Regierung verhinderte jedoch die spekulativen Machenschaften und so wurden fünf Neuenburger Bürger mit der Ausführung der Bahn betraut. Am 23. Mai 1856 riefen sie die „Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse" ins Leben, die sofort mit den Bauarbeiten begann. Innert vier Jahren vollendete die F. S. das vorgesehene Netz. Sie eröffnete am:

7. November 1859 Vaumarcus - Neuchâtel - Le Landeron (Bernergrenze) = Ligne du Littoral, und am
24. Juli 1860 Pontarlier - Les Verrières - Neuchâtel = Ligne des Verrières.

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug 12 Millionen Franken: 24,000 Aktien à Fr. 500.—. 13,000 Stück übernahmen Leuba & Co., 9000 die „Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon" und 2000 blieben

für die Aktionäre dieser Gesellschaft reserviert. Daneben emittierte die F. S. für 12 Millionen Franken Obligationen, und zwar 1859 20,000 à Fr. 400.— und im darauffolgenden Jahr 10,000 Stück à Fr. 400.—. Bei diesen zwei Finanzoperationen erlitt die Eisenbahngesellschaft einen Verlust von Fr. 737,708.—, da ein Teil der Obligationen zum Kurs von Fr. 385.— ausgegeben werden musste[1]). Das Gesamtkapital belief sich demnach auf Fr. 23,262,292.—. Die Baukosten erreichten 1860 schon die Summe von Fr. 23,403,409.—, so dass das vorhandene Geld die Bedürfnisse nicht vollauf zu befriedigen vermochte. Die F. S. suchte aus diesem Grunde neue Finanzquellen. Das war aber für das Unternehmen mit Schwierigkeiten verbunden, weil die Rentabilität der Bahn sehr zu wünschen übrig liess. Die Betriebseinnahmen waren nicht einmal imstande, die Betriebskosten zu decken und die Erneuerungsarbeiten blieben wegen Geldmangels unausgeführt. Als schliesslich auch der Kanton Neuenburg finanzielle Hilfe verweigerte, blieb der F. S. nichts anderes übrig, als 1865 ihr ganzes Netz an die „Association des chemins de fer de la Suisse Occidentale" abzutreten. Diese Gesellschaft übernahm gleichzeitig auch den Betrieb der Ouest-Suisse und der Lausanne-Freiburg-Bernergrenze-Bahn. Trotzdem blieben Reingewinne auch in Zukunft aus und die P. L. M. gewährte der F. S. Vorschüsse nur um die Zinszahlung aufrecht zu erhalten. Auf die Dauer war natürlich ein solches System der Finanzierung unmöglich, denn ewig wollte die P. L. M. trotz dem Interesse, das sie an der F. S. bekundete, nicht Zuschüsse leisten. Man entschloss sich daher im Jahre 1868, eine Finanzreorganisation durchzuführen. Sie zeitigte folgende wichtigsten Neuerungen: Konversion der Anleihen in Titel zu Fr. 400.—, rückzahlbar zu Fr. 550.—; Reduktion des Zinses auf dem Obligationenkapital; Errichtung einer Hypothek auf dem gesamten Netz; Umwandlung der kurzfristigen Kontokorrentschuld in langfristige Obligationenschuld; Ausgabe von 5580 Obligationen an die P. L. M. (= Fr. 2,232,000.—) und Schaffung eines Reservefonds. Die Reorganisation bewirkte also eine Erhöhung des Kapitals auf Fr. 26,232,000.—[2]). Damit sollten der Bahn die schon lange notwendigen Erneuerungsarbeiten ermöglicht werden.

Da die Betriebsgesellschaft die Interessen der drei westschweizerischen Eisenbahnen zu wenig wahrte, schien eine Fusion der F. S., Ouest-Suisse und Freiburger Staatsbahn das einzig Richtige zu sein. Unter dem Namen „Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale" erfolgte der Zusammenschluss am 7. August 1872. Damit hörte die F. S. als selbständige Gesellschaft zu bestehen auf. Von nun an bildete sie einen Teil der S. O.

b) Die Westbahn (Ouest-Suisse).

In der Waadt gelangte Ingenieur Sulzberger am 8. Juni 1852 in den Besitz der Konzession für die Strecke Morges-Lausanne-Yverdon, die er

[1]) Vgl. Geschäftsbericht der F. S. für das Jahr 1860, S. 10.

[2]) Das Kapital setzte sich nun folgendermassen zusammen:

Aktien	Fr. 12,000,000
Obligationen	„ 14,232,000
Total	Fr. 26,232,000

jedoch noch im gleichen Jahre an die soeben gegründete „Compagnie de L'Ouest-Suisse" weiterveräusserte. Dabei erhielt er Fr. 1,000,000.— als Verkaufskommission! Der Kanton Waadt erteilte der Gesellschaft noch folgende Konzessionen: am 10. Juni 1853 Versoix-Morges und Lausanne-St. Maurice, am 13. September 1856 Yverdon-Vaumarcus, so dass die Ouest-Suisse über ein Netz verfügte, das sich von der Genferbis zur Wallisergrenze und von Lausanne bis zum Neuenburgersee erstreckte. Die Bahn sollte die Verbindung mit Genf und Lyon herstellen und den Verkehr mit der Zentralschweiz ermöglichen. Mit dem Teilstück Lausanne - St-Maurice wollte man die Zufahrtslinie zum Wallis und einer eventuellen Simplonbahn beherrschen. Die Westbahn hatte somit die wichtigsten Konzessionen für den Eisenbahnbau im Kanton Waadt verlangt und auch erhalten. Die Betriebsübergaben erfolgten am:

7. Mai	1855	Yverdon-Bussigny
1. Juli	1955	Bussigny-Renens-Morges
5. Mai	1856	Renens-Lausanne
5. Mai	1856	Bussigny-Echandens
10. Juni	1857	Villeneuve-Bex
14. April	1858	Morges-Coppet
21. April	1858	Coppet-Versoix
7. November	1859	Yverdon-Vaumarcus
1. November	1860	Bex - St-Maurice
2. April	1861	Lausanne-Villeneuve

Werfen wir nun einen Blick auf die Finanzierung und die Kapitalverluste des Unternehmens. Das ursprünglich auf 8 Millionen Franken festgesetzte Kapital erwies sich bei den stets anwachsenden Bauverpflichtungen bald als zu klein und erfuhr darum eine Erhöhung. Bei der Fusion vom Jahre 1872 betrug das Kapital rund 70 Millionen Franken, nämlich 34 Millionen Franken Aktien, 5 Millionen Franken Prioritätsaktien und 31 Millionen Franken Obligationen. Den ersten grossen Verlust von Fr. 4,375,000.—(!) verzeichnete die Ouest-Suisse bei der Uebernahme von Aktien durch den Crédit mobilier in Paris. Die Aktien wurden statt zu Fr. 500.— nur zu Fr. 400.— begeben. Zu diesem misslichen Finanzgeschäft war die Gesellschaft gezwungen, da sie die Aktien sonst nirgends plazieren konnte. Weitaus glücklicher operierte die Ouest-Suisse bei der Aufnahme von Anleihen. Diese vermochte sie fast ausnahmslos ohne Verluste zu tätigen. Einzig auf dem 2-Millionenanleihen von 1871 trat eine Einbusse von Fr. 109,950.— ein. Daneben nahm die Gesellschaft ohne Verluste folgende Anleihen auf[3]):

1854	Fr.	2,000,000.—
1856	„	8,000,000.—
1857	„	10,000,000.—
1859	„	6,000,000.—
1861	„	6,000,000.—
1871	„	2,000,000.—
Total	Fr.	34,000,000.—

[3]) Vgl. Bilanz der Ouest-Suisse von 1871.

Auch bei der Ouest-Suisse blieben die Betriebsergebnisse weit hinter den Erwartungen zurück. Zudem wirkte sich der Streit mit der Oronbahn nachteilig auf das Unternehmen aus. Trotzdem der Kanton Waadt die Linien Lausanne-Villeneuve und Cossonay-französische Grenze mit total Fr. 3,450,000.— subventionierte, blieb die Lage der Bahn unerfreulich. Nur zu gerne übergab die Westbahn daher ihr Netz 1865 einer Betriebsgesellschaft! An Stelle der Erneuerung des Betriebsvertrags trat dann im Jahre 1872 die Fusion der drei welschen Eisenbahngesellschaften.

c) Die Lausanne - Freiburg - Bernergrenze- und Genf-Versoix-Bahn.

Nachdem die „Chemin de fer du canton de Fribourg ou du Centre-Ouest-Suisse", welche eine Linienführung von Yverdon über Payerne, Freiburg nach Thörishaus vorgesehen hatte, am 24. November 1856 in Liquidation getreten war, konstituierte sich am 23. Dezember 1856 die „*Compagnie de chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise*", die den Bahnbau von der waadtländischen Metropole über Freiburg nach der Bernergrenze projektierte. Von Anfang an war die sog. Oronbahn von der Ouest-Suisse und der F. S. heftig bekämpft worden. Die beiden Gesellschaften befürchteten eine starke Konkurrenz ihrer eigenen Linien durch die Strecke über Oron. Der Streit bewegte die Gemüter der ganzen Schweiz und beschäftigte sogar die eidgenössischen Räte. Beendigt wurde der Kampf zugunsten der Oronbahn: Der Bundesrat verweigerte am 31. Juli 1857 eine Zwangskonzession über Murten, wie sie die F. S. und die Ouest-Suisse verlangt hatten. Die Eisenbahn von Lausanne über Freiburg nach der Bernergrenze setzte ein Kapital von Fr. 20,000,000.- fest und begann 1857 mit dem Bau der Linie, die am 4. September 1862 betriebsfähig war. Infolge der scharfen Konkurrenz durch die Westbahn und die F. S. hatte das Unternehmen schon von Beginn an mit Schwierigkeiten finanzieller Art zu kämpfen. Der Kapitalbedarf für die ganze Strecke war auf 28½ Millionen geschätzt. Neben den 20 Millionen an Aktien blieben noch 8½ Millionen in Obligationen zu emittieren. Es stellte sich nun bald heraus, dass vom Aktienkapital von Fr. 20,000,000.— nur ca. Fr. 9,500,000.— realisierbar waren. Ohne Erfolg schritt man zur Emission von 12,000 Prioritätsaktien, die nur Fr. 369,250.— einbrachte. Trotzdem sich Stadt und Kanton Freiburg finanziell an dem Unternehmen beteiligten, trat keine merkliche Besserung der Situation ein. 1860 betrugen die ausgeführten Bauten 12,6 Millionen Franken. Davon waren 8,9 Millionen Franken bezahlt. Wo den Rest hernehmen, um die ganze Schuld zu begleichen, wusste man nicht. Ferner brauchte es zur Vollendung des Netzes noch weitere 13,3 Millionen Franken. Um dem drohenden Konkurs zu entgehen, musste man unbedingt zu einer grossen Finanzoperation ausholen. Der Kanton Freiburg erklärte sich endlich bereit, der Bahn ein Darlehen von 16 Millionen Franken zu gewähren. Die erste Hälfte der 16 Millionen Franken emittierte ein Syndikat von Basler Banquiers; die andere Hälfte einige Frankfurter Bankhäuser. Dabei wurde eine Hypothek auf die Bahn erstellt. Aber auch dieses Geld langte nicht, da ein neuer Kostenvoranschlag für das ganze Trasse auf 32 Mil-

lionen Franken kam. Es fehlten demnach erneut 6 Millionen Franken[4]). Zu deren Deckung kam in London ein 7½-Millionen-Anleihen zum Abschluss. Der Kurs von 95 % verursachte der Gesellschaft einen Verlust von Fr. 375,000.—. Das Eisenbahnunternehmen verfügte jetzt über ein Kapital von 33½ Millionen Franken. Dieses setzte sich folgendermassen zusammen[5]):

Einbezahlte Aktien	Fr.	10,000,000.—
Anleihe	„	16,000,000.—
Anleihe	„	7,500,000.—
Total	Fr.	33,500,000.—

Daran war der Kanton Freiburg mit 24½ Millionen Franken beteiligt. Als die Bahn nochmals in Schwierigkeiten geriet, übernahm er das gesamte Netz und übergab es 1865 der Betriebsgemeinschaft der S. O. Von da an trat endlich die lang ersehnte Besserung ein, welche bis zur Fusion vom Jahre 1872 anhielt.

Zum Schluss müssen wir noch mit einem Wort die Eisenbahn von *Genf nach Versoix* erwähnen. Die Oronbahngesellschaft kaufte am 16. April 1858 von der „Eisenbahngesellschaft Lyon-Genf" die Strecke Genf-Versoix. Für die Ueberlassung erhielt die alte Eigentümerin 1½ Millionen Franken. Die Baukosten für dieses Stück machten rund 5 Millionen Franken aus. Eröffnet wurde die Linie am 25. Juni 1858. Bei der Abtretung der Bahn an den Kanton Freiburg erhob der Kanton Genf Einspruch und stimmte der Uebergabe erst am 9. Mai 1869 zu. Die Genf-Versoix-Bahn ging dann als Bestandteil der Freiburger Staatsbahn, laut Fusionsvertrag von 1872, an die S. O. über.

d) Die Fusion der drei Bahnen zur Suisse-Occidentale (S. O.)

Wie wir schon gesehen haben, übernahm die S. O. 1865 den Betrieb der F. S., Ouest-Suisse und Freiburger Staatsbahn. Alle drei Unternehmungen befanden sich in einer misslichen Finanzlage. Die Oronbahn konkurrenzierte die Linie von Lausanne nach Yverdon. Mit der Ouest-Suisse war die F. S. durch das gemeinsame Interesse an ihren beiden Strecken längs des Neuenburgersees verbunden. Die zwei Bahnen suchten denn auch den Verkehr so stark wie möglich auf ihr Netz zu ziehen. Dabei hatten sie noch den Vorteil, dass sie mit der Verrièresbahn einen Ausgang nach Frankreich beherrschten. Die andere wichtige Grenzstation im Kanton Genf lag aber in den Händen der Freiburger Staatsbahn, während die Linie Versoix-Lausanne wiederum der Ouest-Suisse gehörte. Diese Zersplitterung in die verschiedenen Eisenbahngesellschaften der Westschweiz einerseits und deren Ineinandergreifen andererseits begünstigte natürlich die Idee einer Fusion der betreffenden Unternehmen gewaltig. Man kam zur Einsicht, dass ein Zusammenschluss unbedingt eine Milderung der Konkurrenz, verschiedene Einsparungen und andere

[4]) Auf diesen Zeitpunkt waren an Aktien einbezahlt ca. ..... Fr. 10,000,000.—
Das Anleihen des Kantons Freiburg machte aus ..... „ 16,000,000.—
Total Fr. 26,000,000.—

[5]) Vgl. Geschäftsbericht von 1862, S. 34.

finanzielle Vorteile mit sich bringen würde. Als nun die Erneuerung der Betriebsgemeinschaft, die 1871 hätte vorgenommen werden sollen, bei diversen Kantonen auf Schwierigkeiten stiess, beschloss man die definitive Fusion. Die drei Gesellschaften vereinigten sich zu einer Unternehmung, der sog. Suisse-Occidentale oder westschweizerischen Bahnen. Die Zustimmung der Kantone kam nur unter gewissen Bedingungen zustande. Auch die Ratifikation durch die Bundesversammlung, welche nach dem Eisenbahngesetz von 1872 nötig war, erfuhr eine Verzögerung. Der Zusammenschluss erforderte von der neuen S.O. grosse Opfer. So musste sie sich verpflichten, die Konzessionen und den Bau der Broyetalbahn von Palézieux nach Fräschels (auch „Longitudinale" genannt) und der Linie von Freiburg über Payerne nach Yverdon („Transversale") zu übernehmen. Diese beiden Trasses waren ursprünglich als Schlußstücke der Nationalbahn in der welschen Schweiz vorgesehen gewesen. Auf das Gesamtnetz errichtete man eine Hypothek, und zwar wie folgt: Ouest-Suisse Fr. 32,000,000.—; Freiburger Staatsbahn Fr. 20,300,000.— und Franco-Suisse Franken 18,502,550.—. Die alten Aktien erfuhren eine Umwandlung in solche der S. O und auch die Anleihen gingen an die neue Gesellschaft. Im ganzen übernahm die S. O zu ihren Lasten von den drei Vorgängern[6]):

Von der Ouest-Suisse:		
Alte Anleihen		Fr. 31,684,800.—
68,000 Aktien à Fr. 500.—		„ 34,000,000.—
20,000 neue Aktien hinterlegte die S. O. der Ouest-Suisse i. L. als Austausch für 10,000 privilegierte Aktien der Ouest-Suisse		„ 10,000,000.—
Die S. O. gab den Aktionären der Ouest-Suisse noch 6000 5 %-Obligationen à Fr. 1000.-		„ 6,000,000.—
	Total	Fr. 81,684,800.—
Von der Freiburger Staatsbahn:		
Zinsendienst und Rückzahlungsdienst der hyp. Anleihen:		
Freiburg-Bernergrenze	Fr. 14,000,000.—	
Genf-Versoix	„ 6,300,000.—	„ 20,300,000.—
Abgabe der S. O. an den Staat Freiburg:		
5,700 Obligationen à Fr. 1000.—		„ 5,700,000.—
30,000 Aktien à Fr. 500.—		„ 15,000,000.—
	Total	Fr. 41,000,000.—
Von der Franco-Suisse:		
Uebernahme der hyp. Anleihen im Betrag von		„ 14,008,800.—
24,000 Aktien à Fr. 500.—		„ 12,000,000.—
3,000 Obligationen à Fr. 1000.—		„ 3,000,000.—
	Total	Fr. 29,008,800.—

[6]) Vgl. Traité de Fusion des entreprises de chemin de fer de la Suisse occidentale du 7 août 1872, S. 5 und 6.

Insgesamt musste die S. O. also Fr. 151,693,600.— von den drei Bahngesellschaften übernehmen. Die 11 Millionen Franken, welche den Aktionären der Ouest-Suisse bezahlt wurden (vgl. in obiger Aufstellung die Posten von 10 und 6 Millionen Franken unter der Rubrik Ouest-Suisse), und die wir auf dem Baukonto der S. O. finden, bildeten einen Verlust für das neue Unternehmen.

Kurz nach der Fusion, 1874, erwarb die S. O. mit der Société financière vaudoise zusammen die „Ligne d'Italie". Auf diese unglückliche Eisenbahngesellschaft werden wir später noch zurückkommen. Um nun all diesen mannigfachen Verpflichtungen zu genügen, musste die S. O. darnach trachten, neues Geld aufzunehmen. Dies gelang nur unter schweren Kapitaleinbussen. Nach der Ausgabe von 28,000 neuen Prioritätsaktien schritt die S. O. 1874 zur Aufnahme eines 20 Millionen-Anleihens. Als Geldgeber kam das Comptoir de Paris in Betracht, welches das Finanzgeschäft abschloss. Die S. O. hatte als Garantie 20,000 5 %-Obligationen zu kreieren, die zu Fr. 800.— anstatt Fr. 1000.— begeben wurden, so dass ein Verlust von 4 Millionen Franken eintrat. Mit dem Geld förderte man die Arbeiten auf dem gesamten Netz. Allein auf der „Ligne de la Broye" und derjenigen von Freiburg nach Yverdon kosteten die Bauarbeiten bis Ende 1877 13½ Millionen Franken[7]). Dazu kam noch der endgültige Erwerb der Linie Jougne-Eclépens anno 1876. Bei der Liquidation dieser Bahn gingen 6,8 Millionen Franken auf den Aktien und Obligationen verloren. Ebenso erheischte der Ankauf der Ligne d'Italie Geld. Daneben stieg aber auch die Zinsenlast der S. O. infolge ihres grossen Kapitals[8]) ganz beträchtlich an und machte 1876 ca. 6½ Millionen Franken aus. Die Ausschüttung an Aktiendividenden betrug im gleichen Jahr Franken 1,000,000.—. Unter solchen Umständen beschloss die S. O. die Emission eines neuen 70 Millionen-Anleihens, von dem bis zum 31. Dezember 1880 ca. 49 Millionen einbezahlt waren, nämlich:

1878	Serie A (69,819 Stück à Fr. 400.—)	Fr.	27,927,600.—
1879	Serie B (49,935 Stück à Fr. 400.—)	„	19,974,000.—
1880	Serie C (2,634 Stück à Fr. 400.—)	„	1,053,600.—
	Total	Fr.	48,955,200.—

Weitere Geldsorgen kannte die Eisenbahngesellschaft der Suisse-Occidentale nicht, denn 1881 fusionierte sie mit der Simplonbahn zur „Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon".

Nachstehend noch die Daten, an denen die S. O. ihre neuen Linien eröffnete:

1. Juli	1873	Cossonay-Vallorbe
1. Juli	1875	Vallorbe-Schweizergrenze
12. Juni	1876	Murten-Fräschels
25. August	1876	Palézieux-Murten; Freiburg-Payerne
1. Februar	1877	Payerne-Yverdon

[7]) Laut Bilanz von 1877 kosteten die Broyebahn 4,8 Mill. Franken und die Freiburg-Yverdon-Bahn 8,7 Mill. Fr. oder total 13½ Mill. Franken.

[8]) Bestand des Kapitals der S. O. 1876:

Aktienkapital	Fr.	85,000,000.—
Obligationenkapital	„	102,000,000.—
Total	Fr.	187,000,000.—

B. Die Simplonbahn.

a) Die „Ligne d'Italie".

Bereits 1853 verlangten französische Finanzleute die Konzession zur Führung einer Eisenbahn durch das Wallis hinauf nach Brig. Nach dem Erhalt der Konzession gründete sich die „Compagnie de la ligne d'Italie", deren Leitung Adrien de Lavalette aus Paris übernahm. De Lavalette entpuppte sich bald als grosser Spekulant, der das Unternehmen im Laufe der Zeit vollständig ruinierte und damit dem schweizerischen Eisenbahnwesen einen schlechten Dienst erwiesen hat. Nachdem die „Compagnie de la ligne d'Italie" aus fiskalischen Gründen Genf als ihren Sitz bezeichnete, ging man an die Geldbeschaffung. Es ist bezeichnend für die Gesellschaft, dass sie suchte, möglichst jeden schweizerischen Einfluss von sich fernzuhalten! Mit einem enormen Aufwand an Reklame sowie mit grossartigen Versprechungen brachte man das notwendigste Geld zusammen, um mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Die Kapitalgeber rekrutierten sich zur Hauptsache aus französischen Kreisen. Als erste Teilstrecken des Gesamtnetzes konnte die Gesellschaft am 14. Juli 1859 Bouveret-Martigny und am 10. Mai 1860 Martigny-Sitten eröffnen. Aber schon bald traten finanzielle Schwierigkeiten auf. Zu ihnen gesellten sich noch interne Streitigkeiten, die eine gesunde Entwicklung der Bahn hemmten. Infolge Geldknappheit war das ganze Netz nur äusserst notdürftig erstellt worden[9]). An neue Anleihen durfte man gar nicht denken, da niemand mehr sein Geld in das auf so schwachen Füssen stehende Unternehmen stecken wollte. So geriet die Gesellschaft in Konkurs. Nachdem sich auf den ersten zwei Steigerungen kein Abnehmer gefunden hatte, wurde die ganze Linie auf der dritten Versteigerung am 15. Juli 1867 der „Nouvelle Compagnie de la ligne d'Italie" zugeschlagen. Wiederum kam de Lavalette in den Besitz der Bahn, denn er war es, der die neue Gesellschaft gegründet hatte. Der Kaufpreis betrug Fr. 2,525,000.—. Das bis zum ersten Konkurs der Ligne d'Italie aufgewendete Kapital von 28 Millionen Franken setzte sich wie folgt zusammen:

Aktien.....	Fr. 13,237,375.—
Obligationen	„ 14,994,680.—
Total	Fr. 28,232,055.—

Auf der Zwangsversteigerung erhielt man 2½ Millionen Franken. Der Rest musste abgeschrieben werden. Der Totalverlust, welcher 1867 auf dieser Linie eintrat, beläuft sich demnach auf Fr. 25,732,055.—. Wahrlich eine enorme Summe, besonders wenn man bedenkt, dass der Bestand der Gesellschaft nur von kurzer Dauer war! Bei der Erwerbung der Bahn ging die „Nouvelle Compagnie" nachstehende Verpflichtungen ein: 1. Zu vollenden waren bis 1. August 1868 Sitten-Siders, bis 1. August 1869 Siders-Leuk, bis 1. August 1870 Leuk-Visp und bis 1. August 1871

[9]) Vgl. z. B. Stockmar: „Histoire du chemin de fer du Simplon", S. 23: „... les travaux accusaient un caractère provisoire, les bâtiments des stations étaient plutôt des hangars."

Visp-Brig. 2. Der Preis von Fr. 2,525,000.— war zahlbar innert 6 Monaten nach Besitzesübergang der Bahn. 3. Anlässlich der Versteigerung sollte von der neuen Gesellschaft eine Kaution von Fr. 250,000.— hinterlegt werden.

Diesen Verpflichtungen kam nun die neue Gesellschaft, wie wir bald sehen werden, in keiner Weise nach. Um Geld zu erhalten, wandte sich de Lavalette natürlich wieder nach Paris. Auch dieses Mal liess er es an der nötigen Reklame nicht fehlen. Dennoch hatten alle Kapitalbeschaffungsversuche nicht den gewünschten Erfolg. Es ist sehr schwierig, Einzelheiten über die damalige Finanzlage der Bahn zu rekonstruieren, da unter de Lavalettes Führung bald ein grosses Chaos in der Verwaltung der neuen Gesellschaft herrschte[10]). Unregelmässigkeiten stellten sich ein, Verpflichtungen wurden nicht eingehalten, kurz, von einer eigentlichen Führung, welche sich ihrer Verantwortung bewusst war, kann gar keine Rede sein[11]). Seit 1867 hatte man der Generalversammlung der Aktionäre keine Rechnung mehr vorgelegt, trotzdem dies in den Statuten vorgesehen war. Von 1869—1874 fand keine Generalversammlung statt und auch die jährlichen Geschäftsberichte fehlen in dieser Zeit. An ihre Stelle traten die sog. „résultats de l'exploitation", die jedoch nur über Betriebseinnahmen und -ausgaben, nicht aber über das Aktien- und Obligationenkapital des Unternehmens Auskunft geben. Wir können uns daher bei der Behandlung der Ligne d'Italie von 1867—1874 nur auf die vorhandenen Akten stützen. Noch heute bestehen Unsicherheiten über die wirklichen Verhältnisse, da de Lavalette mit grossem Geschick den Geschäftsgang zu verheimlichen vermochte[12]). Mit einiger Sicherheit können wir uns das folgende Bild von der Entwicklung der „Nouvelle Compagnie de la ligne d'Italie" entwerfen. Einer Aktienausgabe von 1867 blieb der Erfolg versagt. Das Geheimnis, wie viele Aktien überhaupt gezeichnet worden sind, konnte nie gelüftet werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass es wenige waren, da die neue Gesellschaft nicht einmal imstande war, eine Kaution von Fr. 250,000.— anlässlich der Steigerung zu hinterlegen. 1868 versuchte das Unternehmen in Paris Obligationen abzusetzen und erhielt auf diese Art und Weise unverzüglich Fr. 3,270,000.—. Der Betrag genügte, um endlich den Kaufpreis von Fr. 2,525,000.— zu bezahlen. Dafür hatte die Gesellschaft schon einen Zahlungsaufschub von 6 Monaten vom Bundesrat erlangt. Nach und nach bekam die Bahn durch diese Obligationenemission 6 bis 7 Millionen. Davon verwendete man einen Drittel für „Unkosten" (Reklame, Kommissionsspesen etc.), 3,6 Millionen Franken für den Ankauf

[10]) Schon das „Journal de Genève" schrieb am 15. Februar 1873: „... un tel mystère a entouré jusqu'à présent les affaires de la nouvelle compagnie qu'il est impossible d'en parler avec certitude."

[11]) Vgl. die Berichte der vom Bundesrat betrauten Ingenieure Koller und Blotnizky betr. die Verhältnisse bei der „Ligne d'Italie"!

[12]) Vgl. Schweiz. Eisenbahnstatistik von 1868, S. XI: „Sämtliche Bahnverwaltungen beantworteten die an sie gerichteten Fragen bestmöglich und willig. Eine einzige Ausnahme hievon machte die Eisenbahnverwaltung der Walliserbahn, welche ihren Sitz in Paris hat, von welcher, trotz der verdankenswerten mehrmaligen Bemühungen in Sachen des Herrn Minister Kern in Paris, gar keine Mitteilungen zu erhalten waren." Aus diesem Grunde ist also auch die Eisenbahnstatistik nicht in der Lage, genaue Auskunft über die „Nouvelle Compagnie de la ligne d'Italie" zu geben.

der Linie und den Bau der Sektion Sitten-Siders und Siders-Leuk. Etwas mehr als 1 Million Franken blieb also noch übrig zur Ausführung des Restes des Netzes (ca. 50 km). Es ist allerdings nicht gesagt, ob diese Million wirklich vorhanden war, denn eine Tilgung durch Verwaltungskosten liegt absolut im Bereich der Möglichkeit. Was uns bei dieser Obligationenemission auffällt, ist die Tatsache, dass de Lavalette immer noch Leute im Ausland fand, die auf seinen grossangelegten Schwindel hereinfielen. Die 6 bis 7 Millionen Franken stammen nämlich ausschliesslich von ausländischen Geldgebern. Wie de Lavalette mit der Wahrheit umging, um sich das ausländische Kapital zu sichern, ergibt sich schon daraus, dass er die Kotierung der Obligationen an der Börse von Sitten(!), welche gar nie existierte, ankündigte[13]).

Die Lage der neuen Ligne d'Italie gestaltete sich kurz folgendermassen: Einerseits bestanden grosse unausgeführte Bauverpflichtungen und andererseits besass die Bahn nicht nur kein Geld, sondern noch Schulden und war in Misskredit gefallen, hervorgerufen durch eine Desorganisation in der Verwaltung, die ihresgleichen in der schweizerischen Eisenbahngeschichte sucht! Die Interessen des Kantons Wallis sowie des ganzen Landes standen auf dem Spiel und forderten dringend eine Klärung der Situation in dieser Angelegenheit. Mittlerweile hatte sich nämlich auch das Verhältnis der Bundesbehörden zur Bahn merklich zugespitzt. Schon bald nach der Uebernahme der Linie durch die neue Gesellschaft im Jahre 1868 ergaben sich Reibungen mit dem Bundesrat. Dieser wollte die endgültige Genehmigung für Bau und Betrieb der Eisenbahn[14]) verweigern, wenn ihm nicht gewisse Garantien zur Fertigerstellung des vorgesehenen Netzes gegeben würden. Ein Experte des Bundesrates konnte sich nicht überzeugen, ob das notwendige Kapital zur Bauvollendung wirklich vorhanden war oder nicht und der Bundesrat verweigerte weiterhin die Schlussgenehmigung. De Lavalette stellte darauf die Behauptung auf, die oberste Landesbehörde könne eine provisorisch erteilte Bundesgenehmigung nicht rückgängig machen. Das war natürlich ein Irrtum, denn das Eisenbahngesetz sagt ausdrücklich, dass Konzessionen zurückgezogen werden können wegen Nichtausführung der Bedingungen, die vorgesehen waren. Dass Nichtausführung von Bedingungen bei der Walliserbahn vorlag, geht aus dem soeben Geschilderten hervor, denn einzig die Strecke Sitten-Siders war 1868 so weit, dass sie am 15. Oktober desselben Jahres dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Baukosten für Siders-Leuk waren auf 2,8 Millionen Franken veranschlagt gewesen. 1873 erreichten die Ausgaben für dieses Teilstück erst Fr. 895,855.—. Zwei Jahre nachdem diese Linie hätte vollendet sein sollen, betrugen die Bauausführungen nicht einen Drittel der ganzen Strecke[15]). Wie die Gesellschaft Leuk-Visp und Visp-Brig finanzieren wollte, blieb ein Rätsel. Dass

---

[13]) Vgl. dazu die Rede des Bundespräsidenten Cérésole vom 21. Dezember 1872.

[14]) Die provisorische Bundesgenehmigung erteilte der Bundesrat der Gesellschaft am 15. Mai 1868 und machte dabei die endgültige von verschiedenen Verpflichtungen abhängig.

[15]) Als Grund für die Nichtfertigerstellung von Siders-Leuk wurde der Deutsch-Französische Krieg angegeben, obschon dieser im Moment ausbrach, wo die genannte Strecke hätte vollendet sein sollen!

der Konkurs auch der zweiten „Compagnie de la ligne d'Italie" unter solchen Umständen nicht hinausgezögert werden konnte, ist klar. Dennoch suchte de Lavalette Zeit zu gewinnen, indem er sich an den französischen Staat wandte, der auch prompt beim Bundesrat intervenierte. Eindeutig gab dieser dem Nachbarstaat Bescheid[16]) und erklärte am 19. September 1872 die provisorische Genehmigung für nichtig[17]). Ueber die Gesellschaft verhängte man den Konkurs und am 16. März 1874 fand die Steigerung statt. Mit diesem Datum ging die Bezeichnung „Ligne d'Italie" endgültig unter. Die neue Gesellschaft nannte sich fortan „Compagnie du chemin de fer du Simplon" (Simplonbahn).

b) Die Umwandlung der „Ligne d'Italie" in die Simplonbahn.

An der Versteigerung vom 16. März 1874 erwarben die Société financière vaudoise und die Suisse-Occidentale zusammen die Bahn für Franken 10,100.—! Dieser kleine Preis für eine Eisenbahn, in welche man bereits 35 Millionen investiert hatte, zeigt uns mit aller Deutlichkeit, zu welchen Riesenverlusten es im Verkehrswesen und ganz besonders bei den Eisenbahnen kommen kann, wenn man eine gesunde finanzielle Grundlage ausser acht und sich nur von spekulativen Absichten leiten lässt. Es ist uns nicht möglich, die genauen Kapitaleinbussen festzustellen. Dafür fehlt es an zuverlässigen Angaben. Mit Bestimmtheit dürfen die 6 bis 7 Millionen Franken des Anleihens von 1868 als verloren betrachtet werden. Daneben scheint ja die „Nouvelle compagnie de la ligne d'Italie" keine weitern Finanzgeschäfte getätigt zu haben, so dass sich die Verluste auf dieses eine Anleihen beschränken.

Die aus der ehemaligen Ligne d'Italie hervorgegangene Simplonbahn musste neben der Verpflichtung, das Netz bis nach Brig zu vollenden, zwei Hypotheken übernehmen: die erste von Fr. 185,000.— zugunsten des Unternehmers Baur und die zweite zugunsten des Kantons Wallis im Betrag von Fr. 400,000.—. Die neuen Statuten erfuhren darauf ihre Genehmigung am 18. Juni 1875. Die S. O. besorgte den Betrieb auf der schon bestehenden Strecke. In finanzieller Hinsicht hatten sich sowohl die S. O. als auch die société financière vaudoise mit je 2 Millionen Franken in Aktien an der nunmehrigen Simplonbahn zu beteiligen[18]). Da der Devis für die Erstellung eines Trasses von Siders nach Brig aber 8 Millionen Franken vorsah, musste sich das Unternehmen weitere 4 Millionen Franken zu verschaffen suchen. Die Ausgabe von 6000 Obligationen à Fr. 500.— erhöhte das Kapital auf 7 Millionen Franken. Der dabei entstandene Kursverlust erreichte Fr. 150,000.— (Kurs 475.—). Die Emissionskosten

---

[16]) Vgl. Brief des Bundesrates an die französische Gesandtschaft in Bern vom 14. März 1873. Dort steht u. a.: „La compagnie de la ligne d'Italie est absolument sans ressources. Elle est moralement et financièrement discréditée. Elle n'a plus d'administration régulière. Ceux qui prétendent la représenter n'ont ni mandat, ni qualité pour le faire. Les hommes qui disent agir au nom de la compagnie n'ont rempli aucun de leurs devoirs d'administrateurs...", etc.

[17]) Vgl. Schweiz. Eisenbahnakten 1872, 7. Teil, S. 822.

[18]) Das neue Aktienkapital betrug total 8000 Aktien à Fr. 500.— = 4 Millionen Franken.

vermehrten den Verlust auf Fr. 288,797.—[19]). Mit diesem Geld widmete sich die Simplonbahngesellschaft vor allem dem Ausbau des schon vorhandenen Netzes und der Verlängerung der Walliserlinie. Sie eröffnete am:

1. Juni 1877	Siders-Leuk
1. Juli 1878	Leuk-Visp-Brig

Daneben arbeitete man fortwährend an Projekten für den Simplondurchstich.

c) Die Fusion der Simplonbahn mit der Suisse-Occidentale zur Suisse-Occidentale-Simplonbahn (S. O. S.) und deren Weiterentwicklung bis 1889.

Schon lange trachtete die S. O. darnach, mit der 117 km langen Simplonbahn zu fusionieren, um damit ihr Netz in der Richtung nach Italien zu verlängern. So kam es zum Zusammenschluss. Der am 26. März 1881 zwischen der Suisse-Occidentale und der „Compagnie du chemin de fer du Simplon" abgeschlossene Fusionsvertrag fand seine Ratifikation durch die Bundesversammlung am 28. Juni desselben Jahres. Die neue Gesellschaft trug von nun ab den Namen „Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon" und suchte während ihres kurzen Bestehens von 1881 bis 1889 die Lösung der Simplonfrage herbeizuführen. Das war keine Leichtigkeit, da besonders Frankreich einem allfälligen Tunnel von Brig nach Iselle Schwierigkeiten zu bereiten drohte. Man konnte sich dort immer noch nicht vom Montblancprojekt trennen. Eine Expertise fand jedoch heraus, dass dieses viel zu teuer sei. Auch eine geologische Untersuchung sprach sich gegen den Montblanc und für den Simplon aus. In Wahrheit schien der Simplontunnel die einzig richtige Lösung zu sein, um endlich den schon so lange gewünschten durchgehenden Nord-Süd-Eisenbahnverkehr aufnehmen zu können.

Zur Finanzlage der S. O. S. übergehend, sehen wir, dass zur Zeit der Fusion sich von den 8000 Simplonbahnaktien 3750 Stück im Besitz der S. O. befanden. Sie wurden gegen 15,000 neue Aktien der S. O. S. ausgetauscht und durften von der neuen Gesellschaft nicht vor 4 Jahren veräussert werden. Im weitern musste die S. O. S. 32,000 neue Aktien *à* Fr. 500.— kreieren, um sie gegen die 8000 von der Simplonbahn emittierten zu tauschen[20]). Das Aktienkapital erfuhr so eine Erhöhung und betrug laut Bilanz vom 31. Dezember 1881 Fr. 106,602,000.—, während die Anleihen Fr. 106,954,912.— ausmachten. Das Gesamtkapital der S. O. S. überschritt demnach Fr. 200 Millionen. Die Kosten für den Erwerb der Simplonlinie durch die S. O. erreichten 13,2 Millionen Franken. Die einzelnen Posten dieser Summe lassen sich folgendermassen zusammenstellen[21]):

---

[19]) Vgl. den Geschäftsbericht der Simplonbahn von 1880.

[20]) Als Basis des Zusammenschlusses nahm man also 4 Aktien der S. O. zu 1 Aktie der Simplonbahn an (Verhältnis 4:1).

[21]) Vgl. Geschäftsbericht der S. O. S. vom Jahr 1881, S. 49.

Konstruktionskosten Siders-Brig etc.	Fr.	6,886,545.05
Anteil der S. O. an der alten Simplonbahn (3750 Aktien)	„	1,848,750.—
Ueberwert zugunsten der alten Aktionäre der Simplonbahn (lt. Fusionsvertrag)	„	4,500,000.—
Total	Fr.	13,235,295.05

Die S. O. S. gab 1882 für 3,7 Millionen Franken neue Obligationen aus. Die Bahn hatte aber auch grosse Auslagen zu bestreiten. Allein das Studium der Verbindung Italiens mit der Schweiz durch den Simplon erheischte bis 1889 Fr. 757,697.—.

Werfen wir zum Schluss noch einen Blick auf die Bilanzbereinigung der S. O. S., die nach dem Bundesgesetz betr. die Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften von 1883 vorgenommen werden musste. Darnach waren aus der S. O. S.-Bilanz zu entfernen[22]):

Kursverluste und Emissionsverluste auf Aktien der Ouest-Suisse	Fr.	4,656,978.—
Vermehrung der Aktien anlässlich der Fusion vom 7. August 1872	„	5,000,000.—
Vermehrung des Baukontos anlässlich der Fusion vom 26. März 1881 und Anteil der S. O. am Simplon...	„	6,348,750.—
Total	Fr.	16,005,728.—

Nach Abzug von Fr. 2,889,902.— für Ausgaben, die dem Baukonto hätten belastet werden dürfen, blieben noch Fr. 13,115,826.— übrig, welche in Zukunft als Emissionsverluste auf Aktien in der Bilanz zu figurieren hatten.

Aus dem Baukonto mussten Fr. 9,669,654.— (Betriebsdefizite etc.) verschwinden. Ferner waren zu tilgen: die Erhöhung des Obligationenkapitals auf Baukonto anlässlich der Fusion von 1872, minus die Amortisationen oder Fr. 7,404,505.— und Prämien auf Obligationenkapital im Betrag von Fr. 31,624,150.—. Das Gesetz schrieb also der S. O. S. die Amortisation folgender Summe vor:

Unwerte auf Baukonto	Fr.	9,669,654.—
Erhöhung des Obligationenkapitals (zu Lasten des Baukontos, abzüglich Amortisationen)	„	7,404,505.—
Obligationenprämien	„	31,624,150.—
Total	Fr.	48,698,309.—

Auch hier fällt uns wieder die starke Belastung des Baukontos auf! Bis 1883 waren die Eisenbahngesellschaften in der Art und Weise der Rechnungsführung frei und ohne staatliche Aufsicht. Mit Rücksicht auf die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen sowie auf einen eventuellen Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund suchte dieser mit dem Gesetz

[22]) Vgl. dazu Diethelm: „Die Verstaatlichung der schweiz. Privatbahnen durch den Bund und ihre finanziellen Auswirkungen auf die S. B. B. von 1903—1913", S. 147 und 148.

von 1883 sich ein Kontrollrecht über die Buchführung der einzelnen Bahnunternehmungen zu verschaffen. Auch die Bücher der S. O. S. zeigten, wie wir soeben gesehen haben, grosse Unwerte. Deren Beseitigung war ein Hauptproblem der S. O. S., das sie in den Jahren 1883—1889 stark beschäftigte. Andere grössere Finanzaktionen blieben der S. O. S. erspart, da ihr Netz bereits bei der Fusion von 1881 vollendet war und sie ja nur für den Betrieb auf den schon bestehenden Linien sorgen musste. Daneben war ein Hauptzweck der Gesellschaft, sich immer und immer wieder für den Simplondurchstich einzusetzen. Auf diese Tatsache möchten wir hier noch einmal mit allem Nachdruck hinweisen.

2. Die Jura-Bern-Luzern-Bahn (J. B. L.).

Wie es der Name sagt, ist die J. B. L. aus den Bernischen Jurabahnen und der Bern-Luzernbahngesellschaft hervorgegangen. Wir treten nun unter A. auf die Vorgänger der J. B. L. ein, nämlich auf die Ost-Westbahn, die Bernischen Staatsbahnen und die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern und sehen uns dann unter B. die Verhältnisse bei den Bernischen Jurabahnen und deren Umwandlung in die J. B. L. an.

A. Die Ost-Westbahn, die Bernischen Staatsbahnen und die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern.

Die Eisenbahnbestrebungen im Kanton Bern reichen bis in die 50er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück. Nachdem die S. C. B. bereits verschiedene Baubewilligungen auf Berner Boden erworben hatte, erteilte der Grosse Rat des Kantons Bern am 3. April 1857 der neu gegründeten *Ost-Westbahngesellschaft* die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Bern durch das Emmental an die Kantonsgrenze. Von dort war die Fortsetzung über Luzern nach Zürich geplant. Am 21. Oktober 1858 verpflichtete sich die genannte Gesellschaft zur Erstellung der Linie Neuenstadt-Biel-Bern. Die Ost-Westbahn bezweckte eine von der S. C. B. und der N. O. B. unabhängige Linie von Bern nach Zürich zu bauen. Ursprünglich war eine einzige Verbindung von Ost nach West, d. h. vom Bodensee nach dem Genfersee, projektiert gewesen. Man nannte dies das sog. Einliniensystem. Demgegenüber stand das Zweiliniensystem, welches schon im Westen und Osten unseres Landes den Sieg davongetragen hatte. So besass die Westschweiz sowohl eine Strecke über Yverdon als auch die Oronbahn und in der Ostschweiz führten zwei Trasses vom Bodensee nach Winterthur, eines von Romanshorn über Frauenfeld und das andere von Rorschach über St. Gallen. Nur in der Zentralschweiz fehlte die zweite Linie. Die Eröffnung von Zürich-Zug-Luzern-Bern-Biel-Neuenstadt versprach das Zweiliniensystem in der ganzen Schweiz zu vervollständigen. Das Teilstück Biel-Neuenstadt gab dabei besonders Anlass zu erbitterten Kämpfen zwischen der S. C. B. und der Ost-Westbahn. Hätte die S. C. B. die Konzession für dieses Stück erhalten, so wäre ihr der Anschluss ihres Netzes in Biel und damit der Durchgangsverkehr nach dem Westen ermöglicht worden. Daher ist es verständlich, dass Biel-Neuenstadt für die S. C. B. von grösster Bedeutung war, um so mehr, als man sich von der Rentabilität der Linie viel versprach, weil drei andere

Bahnen schon in diese Strecke einmündeten, nämlich die Westbahn, der J. I. und die Verrièresbahn. Die S. C. B. verlor schliesslich den Kampf gegen die Ost-Westbahn. Aber auch für die Strecke Bern-Luzern stellte man die kühnsten Ertragsergebnisse auf. Man sah bereits sämtlichen Güter- und einen Grossteil des Personenverkehrs für eine zukünftige Gotthardbahn aus der welschen Schweiz über Bern durch das Emmental und das Entlebuch Luzern zu rollen. Hildebrand berechnete[23]) z. B. 1858 als Nettoertrag der Ost-Westbahn Fr. 1,517,000.— oder 5,8 % des Anlagekapitals von Fr. 26 Millionen. Andere Rentabilitätsberechnungen für das Ost-Westbahnnetz lauteten nicht weniger optimistisch. Wie später bei der Nationalbahn, so sah man auch hier schon eine Niederlage der grossen Eisenbahngesellschaften in der Schweiz durch das neue Unternehmen voraus. Und trotzdem kam es anders, indem das Zweiliniensystem vorerst eine Schlappe einstecken musste und die alten Gesellschaften das Hauptnetz der Schweizerbahnen weiterhin beherrschten.

Die Ost-Westbahn begann nun sofort mit den Bauarbeiten auf den Strecken Neuenstadt-Biel-Zollikofen und Gümligen-Langnau. Bald stellten sich jedoch finanzielle Schwierigkeiten ein, welche, nachdem die Linie Neuenstadt-Biel am 3. Dezember 1860 hatte eröffnet werden können, zur Einstellung der Arbeiten auf dem übrigen Netz führten[24]). Auch bei diesem Bahnunternehmen war der Devis zu niedrig bemessen. Ferner betrugen die Einzahlungen auf dem angeblichen 10-Millionenaktienkapital effektiv Fr. 4,687,100.— und die Obligationen ergaben anstatt Fr. 6,000,000 nur Fr. 2,391,000.—[25]). Alles in allem erwiesen sich die Kapitalien als viel zu gering, um den Verpflichtungen genügen zu können. In der Folge schienen in der Verwaltung merkwürdige Zustände zu herrschen, welche die Finanzmisere noch verschlimmerten. Dennoch versprach Bern eine Staatssubvention, wenn die Bahn den Beweis erbringe, dass ein Aktienkapital von 10 Millionen Franken vorhanden sei. Dieser Ausweis gelang im Jahr 1859, doch bald darauf fanden die vom Kanton Bern beauftragten Experten, dass die Einzahlungen auf dem Aktienkapital nicht einmal 5 Millionen Franken erreichten. Der Kanton verweigerte darauf die Subvention und gab damit die Ost-Westbahn einem ungewissen Schicksal preis. Bald kam der Staat Bern aber zur Einsicht, dass das allgemeine Interesse es verlange, es nicht zum Konkurs der Ost-Westbahngesellschaft kommen zu lassen. Man fasste rasch den Beschluss, die Linien Neuenstadt-Biel, Biel-Bern und Bern-Langnau zu erwerben, auszubauen und selber zu betreiben. Der Kaufpreis wurde auf Fr. 7,000,000.— festgelegt. In der Generalversammlung vom 10. Juni 1861 beschloss die alte Gesellschaft der Ost-Westbahn ihre Auflösung und bewies damit, dass auch sie es als die beste Lösung erachtete, wenn der Staat Bern den Eisenbahnbetrieb auf seinem Gebiet selber an die Hand nehme. Bei dieser Uebernahme sind nun recht beträchtliche Verluste entstanden. Sie betragen rund 5 Millionen Franken. Eine ganz genaue Berechnung der Einbussen

---

[23]) Vgl. Hildebrand B.: „Ueber die Rentabilität der Schweiz. Ost-Westbahn." Bern 1858.
[24]) Die Eröffnung von Neuenstadt-Bern kam nur durch ein Darleihen des Kantons Bern von Fr. 625,000.— zustande.
[25]) Laut Bilanz auf 1. Januar 1861.

ist leider unmöglich, da ähnlich wie bei der Ligne d'Italie auch die Ost-Westbahn durch verschleierte Angaben in ihren Büchern versuchte, die Aktiven höher als sie der Wirklichkeit entsprachen, anzugeben. Schon die grossrätliche Kommission zur Untersuchung der Ost-Westbahnangelegenheit schreibt in ihrem Bericht an den grossen Rat des Kantons Bern 1861 u. a.: „Nach vielen Anstrengungen mussten wir uns von der Unmöglichkeit überzeugen, eine genaue Bilanz über Soll und Haben der Ost-Westbahngesellschaft aufzustellen. Der Buchführer der Gesellschaft erklärte sich ausserstande, den Delegierten der Kommission die erforderlichen Aufschlüsse geben zu können." Mit Sicherheit stellen wir einen Verlust in folgendem Umfange fest[26]):

Kaufpreis		Fr. 7,000,000.—
Davon sind abzuziehen:		
1. Die von der Gesellschaft fest plazierten Obligationen	Fr. 2,391,000.—	
2. Die gegen Hinterlage der nicht fest abgesetzten Obligationen aufgenommenen Anleihen	„ 1,679,427.—	
3. Rückständige Expropriationen ..	„ 898,815.—	
4. Zinsen für 1., 2. und 3.	„ 200,000.—	„ 5,169,242.—
	Bleiben	Fr. 1,830,758.—
An Wertschriften waren vorhanden		„ 1,204,000.—
Das Aktivum erhöht sich daher auf		„ 3,034,758.—
Daraus mussten bestritten werden:		
1. Forderungen von Lieferanten....	Fr. 1,696,032.—	
2. Wechsel und Schuldscheine, Zinsen etc.....	„ 1,902,523.—	„ 3,598,555.—
	Defizit	Fr. 563,797.—
Zu diesem Defizit kommen noch die unbefriedigten Forderungen der Aktionäre im Betrag von		„ 4,262,600.—
die den Gesamtverlust der Ost-Westbahn auf ..... ansteigen lassen!		Fr. 4,826,397.—

Mit der Uebernahme des Ost-Westbahnnetzes gründete der Kanton Bern die *Berner Staatsbahn* und bemühte sich, die angefangenen Strecken möglichst rasch zu vollenden. Das dazu nötige Kapital beschaffte man sich durch eine 16-Millionenanleihe vom Jahr 1861 sowie durch ein weiteres Staatsanleihen von 1½ Millionen anno 1864. Bern gab 1865 ein letztes Anleihen im Betrag von Fr. 600,000.— aus und setzte damit das Eisenbahnkapital auf 18,1 Millionen Franken fest. Am 1. Juni 1864 waren die Berner Staatsbahnen soweit, die Linien Gümligen-Langnau und Biel-

[26]) Die Zahlen sind der Bilanz der Ost-Westbahn, den regierungsrätlichen und Grossratsberichten entnommen und von uns zusammengestellt worden.

Zollikofen dem Betrieb zu übergeben. Die Strecke Gümligen-Langnau vermochte die in sie gesetzten Hoffnungen indes nicht zu erfüllen. In kurzer Zeit stiegen die Betriebsausfälle stark an; die Einnahmen deckten die Ausgaben nicht und das Teilstück gestaltete sich zu einem Defizitgeschäft für die Berner Staatsbahnen. Man kam zur Ansicht, dass nur eine Verlängerung der Bahn durch das Entlebuch nach Luzern die schlechte Finanzlage verbessern konnte und unterstützte aus diesem Grunde nach bester Möglichkeit alle diesbezüglichen Projekte. Als dann der Bau einer Gotthardbahn als vollständig sicher angesehen werden konnte, gründete sich 1869 ein Komitee, das am 10. März 1870 die Konzession für die Linie Langnau-Luzern erhielt. Zwischen dem Komitee und den Regierungen von Bern und Luzern kam es zu einem Vertrag, der die finanzielle Seite des Unternehmens klarstellte. Nachdem das Berner und Luzerner Volk und die beiden Grossen Räte noch ihre Zustimmung gegeben hatten, konnte die so neu entstandene *Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern* sich das notwendige Kapital beschaffen und mit den Bauarbeiten im Entlebuch beginnen. Der Kanton Bern verpflichtete sich, dem neuen Unternehmen die Strecke Gümligen-Langnau gegen liberierte Aktien im Betrag von Fr. 6,600,000.— zu überlassen. Der Rest des Aktienkapitals, das bis zum 31. Oktober 1873 voll einbezahlt war, verteilte sich wie folgt:

Kanton Bern	Fr. 1,750,000.—
Gemeinden und Private des Kantons Bern	„ 250,500.—
Kanton Luzern	„ 1,595,000.—
Gemeinden und Private des Kantons Luzern	„ 405,000.—
Total	Fr. 4,000,500.—

Dabei ist auffallend, dass sich also fast ausschliesslich die beiden Kantone an der Bahn finanziell beteiligten und damit ihr Interesse an der Unternehmung bekundeten. Den Bau veranschlagte man inklusive Rollmaterial auf rund 14 Millionen Franken, so dass noch 10 Millionen Franken zu beschaffen waren. Die Direktion der Gesellschaft trat mit einem Konsortium von Basler Banken in Unterhandlungen und schloss mit ihm am 30. September 1872 einen Vertrag ab, in dem sich die Banken zur festen Uebernahme eines 5 %igen 10-Millionenanleihens ohne Zinsengarantie der Kantone, jedoch mit hypothekarischer Verpfändung im 1. Rang zum Kurs von 95 % verpflichteten. Zuerst hätten nämlich die Kantone Bern und Luzern eine Zinsengarantie übernehmen sollen, was sie aber ablehnten. Von den 10 Millionen wollten die Banken 9 Millionen begeben, während 1 Million im Besitze der Bern-Luzernbahn verblieb und nicht vor dem 1. Januar 1875 veräussert werden durfte. Die 9-Millionen-Emission in zwei Serien von 5 und 4 Millionen zum Kurs von 98 % gelang voll und ganz. Die Banken gewannen bei diesem Geschäft 3 %; der Verlust der Bahn betrug Fr. 450,000.—[27]). Der grosse Erfolg der Obligationenausgabe ist darauf zurückzuführen, dass man infolge der Berner und Luzerner Staatsbeteiligung an der Bahn volles Zutrauen

[27]) 9 Millionen zum Kurs von 95 %. Verlust = Fr. 450,000.—.

in ein so gut fundiertes Eisenbahnunternehmen hatte. Waren doch die beiden Kantone Hauptaktionäre! Schon das machte einen äusserst soliden Eindruck. Nichtsdestoweniger geriet die Gesellschaft in arge finanzielle Bedrängnis. Der Devis sah für die Linie Langnau-Luzern 14 Millionen Franken vor. Die wirklichen Ausgaben erreichten nun für die Strecke Fr. 17,101,000.—. Zur Verfügung standen nur Fr. 4,000,500.— an Aktien und Fr. 9,000,000.— an Obligationen. 1875 erhöhte sich diese Summe um Fr. 1,000,000.— auf Fr. 14,000,500.—, indem die Bahngesellschaft die restliche Million des 10-Millionenanleihens veräusserte. Fr. 661,000.— mussten dabei zum Kurs von 95 % und Fr. 339,000.— sogar à 91 % begeben werden. Der Kursverlust belief sich demnach auf Fr. 63,560.—[28]). Es fehlten der Gesellschaft also Fr. 3,100,500.—. Dem Ueberschreiten des Voranschlags lagen folgende Ursachen zugrunde:

Mehrausgaben für Wildbachverbauungen[29]) und Tunnel bei Luzern[30])	Fr. 2,374,000.—
Mehrkosten auf Landerwerbungen	„ 500,000.—
Verschiedenes (Bahnhofbauten in Luzern etc.)	„ 226,500.—
Total	Fr. 3,100,500.—

Weil das fehlende Geld nirgends aufzutreiben war, drohte der Bahn der Konkurs noch vor der Eröffnung ihrer Linie. Da entschloss sich der Kanton Bern in letzter Stunde zur Gewährung eines temporären Anleihens von 1 Million Franken, wovon Fr. 934,798.80 verwendet wurden. Dies genügte gerade, um die Linie Langnau-Luzern am 11. August 1875 in Betrieb zu setzen. Ein weiterer Versuch, von Bern und Luzern Geld zu erhalten, scheiterte endgültig. Auch die Bahnerträgnisse waren unbefriedigend. So ergab der Betrieb vom August bis Dezember 1875 einen Reinertrag von Fr. 13,000.—, während man für die Verzinsung des Obligationenkapitals für die gleiche Periode Fr. 210,000.— benötigte. Die Zinszahlungen konnten daher nicht mehr ausgeführt werden. Darauf klagte das Basler Bankkonsortium vor Bundesgericht, welches der Bahngesellschaft eine Frist bis zum 18. Juli 1876 zur Zahlung des Zinses von 1875 setzte. Eine weitere Klage von einigen Kurrentgläubigern beim Bundesgericht forderte die solidarische Haftung der Kantone Bern und Luzern für die Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern. Es ergab sich nun die juristisch interessante Frage, ob es sich bei dem genannten Unternehmen wirklich um eine Aktiengesellschaft handle (wie die beiden Kantone betonten), oder ob nicht vielmehr eine Staatsbahn vorliege. In diesem Falle wäre die Eisenbahngesellschaft eine Kollektivgesellschaft mit unbeschränkter und solidarischer Haftung aller Teilnehmer (in unserem Falle also hauptsächlich der Kantone!) gewesen. Die Kläger erbrachten den Beweis, dass das Unternehmen einige Forma-

[28]) Fr. 661,000.— à 95 % = Fr. 33,050.— und Fr. 339,000.— à 91 % = Fr. 30,510.—; total Fr. 63,560.—.

[29]) 1874 zerstörte ein Hochwasser fertige und im Bau begriffene Uferschutzbauten im Werte von ½ Million Franken.

[30]) Da die Tunnelunternehmer Gebr. Favre die Fristen nicht einhielten, wurde die Exekution gegen sie von der Gesellschaft beschlossen.

litäten, die das bernische Aktiengesellschaftsgesetz verlangte, ausser acht gelassen hatte. Namhafte Juristen befassten sich mit der Angelegenheit und kamen dabei zu sehr verschiedenen Resultaten[31]). Das Bundesgericht wies die Kläger mit Urteil vom 9. September 1876[32]) ab und bekannte sich damit zu der Auffassung, dass es sich bei der Bern-Luzernbahngesellschaft um eine Aktiengesellschaft handle.

Unterdessen hatte sich die schlechte Finanzlage der Bahn nicht verbessert. Die Einnahmen gingen stets zurück, so dass die Jurabahn, die den Betrieb besorgte, mit der Fahrteinstellung drohte. Nach siebenmonatigem Verkehr zwischen Bern und Luzern kam es so am 27. Februar 1876 zur Zwangsliquidation. Auf der Steigerung vom 15. Januar 1877 fanden sich zwei Interessenten; nämlich der Staat Bern und die von Basler Banken und Obligationären der alten Bern-Luzernbahn gegründete „Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft". Diese bot als erste 6 Millionen Franken. Schliesslich kam jedoch der Kanton Bern in den Besitz der Bahn und zwar unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat und Genehmigung des Bernervolkes. Der Steigerungspreis betrug Franken 8,475,000.—. Grossrat und Volk stimmten dann dem Ankauf am 9. Februar 1877, resp. 11. März 1877 zu. Für den Kanton übernahmen die Bernischen Jurabahnen den Betrieb. Das Interesse, das der Staat Bern auf der Steigerung für das Unternehmen an den Tag gelegt hatte, können wir verstehen, wenn wir uns vor Augen halten, dass Bern mit Fr. 9,285,000.— an der Bern-Luzernbahn beteiligt war. Der Betrag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Preis für Gümligen-Langnau	Fr.	6,600,000.—
Aktien der Bern-Luzernbahn im Besitze des Kantons Bern	„	1,750,000.—
Vorschuss der bernischen Regierung zur Bauvollendung	„	935,000.—
Total	Fr.	9,285,000.—

Fassen wir jetzt die bei der Liquidation eingetretenen Verluste zusammen. Demnach betragen die *Passiven*:

Pfandschulden (Obligationenkapital Fr. 10,000,000.— und rückständige Zinsen Fr. 378,181.—)	Fr.	10,378,181.—
Aktionäre	„	10,600,500.—
Kurrentgläubiger	„	1,953,299.—
Guthaben von Bauunternehmer und Lieferanten	„	361,850.—
Rückständige Gehälter und Löhne	„	19,496.—
Gebäudeassekuranz	„	413.—
Total	Fr.	23,313,739.—

[31]) Vgl. Vogt G.: „Rechtsgutachten betr. rechtliche Natur der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern." Zürich 1876 und Heusler A.: „Rechtsgutachten über die rechtliche Natur der Bern-Luzernbahngesellschaft". Basel 1876.

[32]) B. G. E. 2, 335.

Dem konnten folgende *Aktiven* gegenübergestellt werden:

Erlös anlässlich der Steigerung	Fr.	8,475,000.—
Kapitalzinse	„	231,888.—
Guthaben etc.	„	120,898.—
Ertrag des Bahnbetriebs vom 1. März 1876 bis 31. Januar 1877	„	120,867.—
Pacht- und Mietzinse	„	2,351.—
Diverses	„	214.—
Total	Fr.	8,951,218.—

Aus diesen Aktiven bezahlte man:

Guthaben von Bauunternehmern und Lieferanten	Fr.	361,850.—
Rückständige Löhne	„	19,496.—
Gebäudeassekuranz	„	413.—
Liquidationskosten	„	381,926.—
Von den Pfandschulden	„	8,187,533.—
Total	Fr.	8,951,218.—

Ungedeckt blieben:

Das Aktienkapital	Fr.	10,600,500.—
Kurrentgläubiger	„	1,953,299.—
Von den Pfandschulden	„	2,190,648.—
Total	Fr.	14,744,447.—

Der Totalverlust beläuft sich also auf fast 15 Millionen Franken. Mit diesem Betrag gehört die Linie Bern-Luzern zu denjenigen Bahnen, auf denen die grössten Einbussen verzeichnet worden sind. Die Ursachen des Riesenverlustes liegen u. E. einmal in der zu geringen Devisierung der Strecke. Die dann eintretenden Naturereignisse (Hochwasser von 1874 etc.) bedingten eine Vermehrung des ohnehin schon zu niedrig veranschlagten Kapitals. Dadurch geriet das Vertrauen in die Gesellschaft ins Wanken und man fand keine neuen Geldgeber, um den Mehrbedarf zu decken. Unter den Umständen verschlechterte sich die Lage der Bahn zusehends und der Finanzkrach konnte nicht ausbleiben. Auch der Verkehr entsprach nicht den gehegten Erwartungen. Das hätte man aber voraussehen können, denn ohne Gotthardbahn hätte die Bern-Luzernlinie wohl immer ihren lokalen Charakter bewahrt. Erst der Gotthard machte aus der Entlebucherlinie eine Durchgangsstrecke und brachte ihr den gewünschten Mehrverkehr.

B. Die Bernischen Jurabahnen und die daraus hervorgegangene Jura-Bern-Luzern-Bahn (J. B. L.).

Mit der Gründung der Bernischen Jurabahnen am 3. Juli 1870 fanden endlich die Projekte für ein jurassisches Eisenbahnnetz ihre Verwirklichung. Diese Neuentstehung entsprach einem dringenden Bedürfnis. Schon verschiedene Kreise hatten auf die Notwendigkeit einer Verbindung

des Berner Jura mit dem übrigen Kantonsteil hingewiesen. Die Bauarbeiten wurden denn auch rasch an die Hand genommen und nach 7 Jahren konnte die Berner Jurabahngesellschaft mit Stolz auf ihr vollendetes Netz blicken. Die Eröffnung der neuerbauten Strecken erfolgte am:

20. September	1872	Pruntrut-Delle
1. Mai	1874	Biel-Tavannes und Sonceboz-Convers
25. September	1875	Delsberg-Basel
15. Oktober	1876	Delsberg-Glovelier
16. Dezember	1876	Münster-Delsberg und Tavannes-Court
30. März	1877	Glovelier-Pruntrut
24. Mai	1877	Court-Münster

1874 übernahm die Gesellschaft von den Berner Staatsbahnen die Strecken Neuveville-Biel, Biel-Zollikofen und 1875 den J. I., den allerdings 1885 der Kanton Neuenburg zurückkaufte. 1877 übergab der Staat Bern den Betrieb der Linie Bern-Luzern den Bernischen Jurabahnen, die sich von da an Jura-Bern-Luzern-Bahn nannten. Sie erhielt 1886 noch von der Bundesversammlung die Konzession für eine schmalspurige Brünigbahn von Luzern nach Brienz. Das erste Teilstück dieses Trasses Alpnachstad-Brienz war am 14. Juni 1888 fertig erstellt. Alpnachstad-Luzern folgte am 1. Juni 1889. Noch im gleichen Jahr fusionierte bekanntlich die J. B. L. mit der S. O. S. zur Jura-Simplonbahn.

Ein Einblick in die Geschäftsbücher und Akten der Bernischen Jurabahnen und der J. B. L. als deren Nachfolger gestattet uns, die genauen Geldeinbussen des Unternehmens festzustellen und ein Bild von der Finanzlage der Bahn zu entwerfen. Das Aktienkapital, das 1874 Franken 32,159,000.— erreichte, erhöhte sich bis 1886 auf Fr. 35,000,000.— und brachte der J. B. L. einen Kursverlust von Fr. 430,166.—[33]). Die Aktien verteilten sich folgendermassen:

Staat Bern	Fr. 19,010,000.—
Gemeinden und Private	„ 9,560,000.—
Franz. Ostbahn	„ 4,000,000.—
Stadt Basel	„ 500,000.—
Nicht ausgegebene Aktien	„ 1,930,000.—
Total	Fr. 35,000,000.—

Eine Erhöhung des Aktienkapitals auf 38 Millionen Franken nahm die Gesellschaft bei Anlass des Erwerbs der Brünigkonzession vor. Die Aktienkursverluste dürfen mit der obgenannten Summe von Franken 430,166.— als gering bezeichnet werden im Verhältnis zu andern Eisenbahngesellschaften. Schon bedeutend grössere Verluste verzeichnete die J. B. L. bei der Emission von Obligationen. Die Anleihen wurden in der Regel garantiert durch Erstellung von Hypotheken auf die verschiedenen Linien. Schon auf dem ersten sog. 5 %-„Dekretsanleihen“ von 3½ Mil-

[33]) Vgl. dazu Geschäftsbericht der J. B. L. von 1884, S. 64.

lionen Franken entstand ein Kursverlust von Fr. 162,500.—, da der Kurs 95 % betrug. Am 19. Oktober 1872 schloss der Verwaltungsrat mit der Kantonalbank von Bern, der Eidgenössischen Bank, dem Basler Bankverein und der Basler Handelsbank einen neuen Anleihensvertrag von 22 Millionen Franken zum Kurs von 96 % ab. Die daraus resultierende Einbusse machte demnach Fr. 880,000.—. Bei der Uebernahme des J. I. musste die J. B. L. zwei weitere Anleihen von 1½ und 1,8 Millionen Franken aufnehmen, welche zum Kurs von 92 begeben wurden und zusammen einen Verlust von Fr. 264,000.— zeigten. Fr. 75,000.— gingen verloren infolge eines Kurses von 95 % beim „5 %-1½-Millionenanleihen mit Pfandrecht I. Ranges auf der Linie Lyss-Fräschels". Zu sehr günstigen Bedingungen lieh das Berner Bankhaus v. Ernst & Co. der Gesellschaft im Jahr 1875 Fr. 400,000.—, um ein Verwaltungsgebäude in der Bundeshauptstadt zu erstellen. Ein weiteres 3-Millionenanleihen genehmigte die Generalversammlung am 23. März 1878. Dieser Mehrbedarf von 3 Millionen Franken war infolge verschiedener unvorhergesehener Ausgaben[34]) zutage getreten. Für das Darlehen interessierten sich diverse Aktionäre, worunter auch die französische Estbahn und die Berner Kantonalbank. Als Garantie erhielten sie eine I. Hypothek auf die noch zu erbauende Strecke Le Locle-Col des Roches. Der Kursverlust betrug Fr. 60,000.— oder 2 %. Nachdem das Obligationenkapital auf diese Weise auf rund 33 Millionen Franken angestiegen war, suchte die J. B. L. 1881 bei der Kantonalbank von Bern, der Eidgenössischen Bank und dem Basler Bankverein ein Anleihen von Fr. 28,250,000.— zu plazieren, um damit einen Teil der alten Hypothekaranleihen zurückzuzahlen. Am 22. Februar 1881 kam es zum Vertragsschluss; die Konversion der alten 5 %igen in 4 %ige neue Anleihen war damit zur Tatsache geworden. Zur Rückzahlung durch die J. B. L. gelangten folgende vier Anleihen: das sog. „Dekretsanleihen", die 22-Millionenanleihe, das J. I.-Anleihen I. Hyp. von 1½ Millionen Franken und das „Pfandrechtdarlehen Lyss-Fräschels", also total Fr. 28,250,000.—. Dafür übernahmen die genannten Banken einen Betrag von 28¼ Millionen Franken zum Kurse von 96 %. Die so bewerkstelligte Konversion ergab also einen Verlust von Fr. 1,130,000.—. Zum Bau der Brünigbahn zeigte es sich, dass noch ca. 5 Millionen Franken fehlten. Man schritt daher später zur Obligationenemission in diesem Betrag und erhöhte damit das Obligationenkapital auf 34,4 Millionen Franken. Bei der Fusion vom Jahr 1889 machte das Gesamtkapital der J. B. L. 72,4 Millionen Franken aus, nämlich 38 Millionen Franken Aktien und 34,4 Millionen Franken Obligationen.

Stellen wir nun zum Schluss unserer Betrachtung die Kapitalverluste, welche das Unternehmen von 1870—1889 erlitt, in einer Tabelle zusammen[35]). Dabei sind die Einbussen, die bei der Liquidation der Bern-Luzernbahn 1877 eintraten, nicht berücksichtigt, da wir an anderer Stelle bereits auf sie eingetreten sind.

---

[34]) Z. B. Legung eines zweiten Geleises von Lyss nach Busswil, Vergrösserung mehrerer Bahnhöfe, Konstruktion von Reparaturwerkstätten in Biel etc.

[35]) Die Tabelle wurde von uns aus den Geschäftsberichten sowie einem Exposé zur Einleitung der Anleihens-Konversion vom Jahre 1881 zusammengestellt.

Tabelle der Verluste der Bernischen Jurabahnen und der J. B. L.:

Verluste auf Aktienkapital	Fr.	430,166.—
Verluste auf Obligationenkapital:		
1. 3½ Mill.-Dekretsanleihen mit Pfandrecht I. Ranges auf Biel - Sonceboz - Convers und Sonceboz-Dachsfelden. Kurs 95 %	„	162,500.—
2. 22 Mill.-Anleihe. Div. Hyp. Kurs 96 %	„	880,000.—
3. 1½ Mill.-Anleihen mit Hypothek auf Lyss-Fräschels. Kurs 95 %	„	75,000.—
4. 1½ Mill.-Anleihen mit Pfandrecht auf J. I. Kurs 92 %	„	120,000.—
5. 1,8 Mill.-Anleihe. Hyp. II. Rg. auf J. I. Kurs 92 %	„	144,000.—
6. 3 Mill.-Anleihe von 1878. Kurs 98 %	„	60,000.—
7. 28¼ Mill.-Konversionsanleihen von 1881. Kurs 96 %	„	1,130,000.—
Totalverlust	Fr.	3,001,666.—

Anleihen 1 bis 4 sind 1881 mit dem Geld aus Anleihen 7 zurückbezahlt worden. 1886 erfolgte die Rückerstattung von Anleihen 5 und 6, so dass von da an nur noch Anleihe 7 und die Fr. 400,000.— für den Bau des Verwaltungsgebäudes in Bern in der Bilanz figurieren.

Sowohl die Aktien- als auch die Obligationenemissionen der J. B. L. konnten im grossen ganzen erfolgreich und ohne allzu beträchtliche Verluste getätigt werden. In grosse Finanznöte geriet das Unternehmen eigentlich nie. Immer wieder erschlossen sich ihm neue Finanzquellen und der Kanton Bern bezeugte stets sein spezielles Interesse an der Eisenbahn, welche einen grossen Teil des bernischen Gebietes dem Verkehr zugänglich machte.

II. Die Kapitalverluste der Jura-Simplonbahn (J. S.).

Von welch grosser Bedeutung die Fusion der S. O. S. mit der J. B. L. zur J. S. für das gesamte schweizerische Eisenbahnwesen war, geht schon aus dem Umstand hervor, dass die neue Gesellschaft einen Drittel von allen Linien im ganzen Land besass und die welsche Schweiz mit allen Ausgangspunkten gegen Frankreich beherrschte. Durch den Zusammenschluss liess sich eine Vereinfachung der Verwaltung[36]) und eine Herabsetzung der Kosten erzielen. Auch Ersparnisse anderer Art sowie die Förderung der Simplondurchbohrung waren zu erwarten. Daneben galt eine mächtige Gesellschaft für kreditwürdiger als alle die verschiedenen kleinen Bahnen, die sich gegenseitig konkurrenzierten. Die Fusion brachte also nicht nur Vorteile für die Eisenbahn selber, sondern lag ebenso im allgemeinen öffentlichen Interesse. Der Zusammenschluss fand seine Genehmigung von seiten der S. O. S.-Aktionäre am 11. Oktober 1889. Die

[36]) Die Vereinfachung in der Verwaltung war allerdings keine vollständige. So wurde auf Wunsch der S. O. S. der Verwaltungssitz in Lausanne beibehalten, trotzdem Bern der Hauptsitz war.

Generalversammlung der J. B. L.-Aktionäre stimmte ihm am darauffolgenden Tag zu. Die beiden Gesellschaften vereinigten sich, indem ihre Konzessionen (total 27) und ihr Vermögen an die neue Aktiengesellschaft übergingen[37]). Das Aktienkapital der neuen J. S. bot folgendes Bild[38]):

104,000 Prioritätsaktien à Fr. 500.— ..... (76,000 Stück à Fr. 500.— = Fr. 38,000,000.— bish. J. B. L.-Aktien; 28,000 Stück à Fr. 500.— = Fr. 14,000,000.— bish. Prioritätsaktien S. O. S.)	Fr.	52,000,000.—
170,000 Stammaktien à Fr. 200.— ..... (gebildet aus 170,000 bish. S. O. S.-Stammaktien à Fr. 500.—)	„	34,000,000.—
70,000 Stammaktien à Fr. 200.— waren noch zu emittieren (zum Ankauf von Bern-Luzern)	„	14,000,000.—
Total	Fr.	100,000,000.—

In der S. O. S. hatten bis anhin schon zwei Klassen von Aktien, nämlich Prioritäts- und Stammaktien, bestanden, während die J. B. L. diesen Rangunterschied nicht kannte. Die J. B. L.-Aktien erfuhren nun eine Umwandlung in J. S.-Prioritätsaktien. Auch die Prioritätsaktionäre der S. O. S. erhielten neue J. S.-Prioritätsaktien. Die ehemaligen S. O. S.-Stammaktionäre mussten sich dagegen eine Abschreibung von Fr. 500.— auf Fr. 200.— gefallen lassen und empfingen dafür als Zulage einen sog. Genußschein (bon de jouissance). Diese Scheine wurden in der Bilanz nur „pro memoria" ohne Wertangabe aufgeführt und sicherten dem Inhaber einen Viertel eines allfälligen Ueberschusses über 4½ % Dividende für die Prioritätsaktien und 4 % für die Stammaktien. Die „bons de jouissance" gaben bald Anlass zu grossen Diskussionen, da man sich über ihre rechtliche Natur nicht im klaren war. Ständerat Isler[39]) bezeichnet „die Inhaber der J. S.-Genußscheine als eine Art stille Aktionäre im 3. Rang ohne Stimmrecht". Bei der Liquidation der J. S. erhielt man pro Genußschein Fr. 16.55 oder total Fr. 2,813,500.—, nachdem das Bundesgericht am 15. April 1905 eine Klage auf Bezahlung von Fr. 50.— pro Schein abgewiesen hatte[40]).

Die Anleihen der J. S. zeigen laut Eröffnungsbilanz folgende Details:

Aeltere zu 3½ % konvertierte S. O. S.-Anleihen ...	Fr.	112,202,000.—
Aeltere zu 3½ % konvertierte J. B. L.-Anleihen ...	„	34,000,000.—
$2^{8}/_{11}$ % Anleihen F. S.	„	17,984,450.—
3 %-Anleihe Jougne-Eclépens	„	7,799,000.—
3¾ %-Anleihe	„	400,000.—
Total	Fr.	172,385,450.—

[37]) Fusionsvertrag zwischen der S. O. S. und J. B. L., Art. 1.
[38]) Bericht der J. B. L.-Direktion an den Verwaltungsrat betr. Fusion vom 31. August 1889, S. 18 und 19.
[39]) Vgl. Isler E.: „Rechtsgutachten über die Ansprüche der Genußscheine der J. S. gegenüber dieser Gesellschaft und gegenüber dem Bund", Aarau 1903.
[40]) B. G. E. 31, II, 441.

Das Gesamtkapital erreichte demnach 1890	Fr.	272,385,450.—
Als bei der Fusion verloren gegangen sind zu betrachten:		
1. Verlust der bei der Herabsetzung der bisherigen 170,000 S. O. S.-Stammaktien von Fr. 500.— auf Fr. 200.— eintrat, oder	„	51,000,000.—
Davon ist abzuziehen die Summe, die bei der Liquidation der J. S. für die Genußscheine zurückerstattet wurde	„	2,813,500.—
Bleiben	Fr.	48,186,500.—
2. Verlust auf Fr. 14,000,000.— emittierter Stammaktien[41]) zum Ankauf von Bern-Luzern.....	Fr.	715,000.—
3. Verlust auf Umtausch der 28,000 S. O. S.-Prioritätsaktien in solche der J. S. (Fr. 25.— pro Stück)	„	700,000.—
4. Kursverlust bei Konvertierung der alten S. O. S.-Anleihen zum Kurs von 98 %	„	2,250,000.—
Totalverlust bei der Fusion	Fr.	51,851,500.—

Die Fusion hatte also einen grossen Verlust zur Folge, doch dürfen wir behaupten, dass die Herabsetzung der S. O. S.-Stammaktien von Fr. 500.— auf Fr. 200.— einer Notwendigkeit entsprach. Seit 1876 hatten nämlich die S. O. S.-Stammaktionäre keine Dividenden mehr bezogen und die Börsen bewerteten denn auch diese Werttitel dementsprechend. Wäre der Zusammenschluss der beiden Gesellschaften nicht gekommen, so hätte die S. O. S. die Abschreibung früher oder später doch vornehmen müssen. Die Fusion gab dann Anlass zu der längst fälligen Bereinigung. Der Hauptbetrag des 52-Millionenverlustes ist also nicht primär durch die Fusion entstanden.

Von der Weiterentwicklung der J. S. bleibt uns eigentlich nicht viel zu sagen übrig. Die Gesellschaft betrieb ihr grosses Netz, das sich über 10 Kantone ausbreitete, mit Erfolg und setzte sich die Vollendung des Simplontunnels als höchstes Ziel. Noch mussten die diesbezüglichen Schwierigkeiten als unüberwunden gelten, denn trotz allen Studien und Reisen hatte man von Italien nichts als leere Versprechungen erhalten. Auch Frankreich schien kein grosses finanzielles Interesse am Durchstich zu bekunden. Der italienische Staat war schon sehr stark am Gotthard beteiligt[42]) und fürchtete in der Simplonbahn eine neue Konkurrenz für jenes Unternehmen. Einzig Piemont und ganz besonders Turin versprachen sich jenseits der Alpen gewisse Vorteile eines Tunnels von Brig nach Iselle. Die Verhandlungen nahmen daher einen schleppenden Verlauf. Alle diese Schwierigkeiten wirkten sich auch auf die J. S.-Verwaltung aus, indem es dort zu unliebsamen Zwischenfällen kam, welche 1892 mit dem Rücktritt des Direktionspräsidenten Ed. Marti endigten. Man machte ihm zum Vorwurf, dass er die Simplonfrage vernachlässigt habe. Dabei waren von

[41]) Vgl. Geschäftsbericht der J. S. von 1890, S. 106.
[42]) Die italienische Beteiligung am Gotthard betrug zu jener Zeit 58 Millionen.

1890—1892 ca. Fr. 70,000.— auf die Vorarbeiten des Simplons verwendet worden[43])! Nach langwierigen Verhandlungen mit Italien konnte die J. S. endlich 1898 mit dem Bau des Tunnels beginnen. Es wäre sehr interessant, zu untersuchen, was für Hindernisse beseitigt werden mussten, um dem schon so lange gehegten Wunsch einer Bahn durch den Simplon zum Durchbruch zu verhelfen. Dies würde uns aber zu weit führen und wir begnügen uns deshalb mit der Feststellung, dass der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Iselle vom 25. November 1895 am 4./21. Dezember 1896 vom italienischen Parlament und am 16./21. Dezember 1896 von der Bundesversammlung ratifiziert wurde. Damit war die gesetzliche Grundlage vorhanden und die mit der Bauunternehmung beauftragte Firma Brant, Brandau & Co. konnte mit den Arbeiten beginnen. Nach dem Rückkauf der J. S. durch den Bund führte die S. B. B. die Bauarbeiten weiter. Am 1. Juni 1906 beging man mit grossen Festen, sowohl in der Schweiz als auch in Italien, die Eröffnung des Tunnels: Die Durchbohrung der Alpen im Simplonmassiv war zur Tatsache geworden.

Kommen wir nun zu unserer eigentlichen Aufgabe zurück und betrachten wir noch die übrigen Finanzaktionen und die dabei entstandenen Verluste der J. S. 1891 gab die Gesellschaft 5600 neue Stammaktien à Fr. 200.— aus (au pair) um den Preis von Fr. 1,120,000.— für die Linie Pont-Vallorbe zu bezahlen. Im Jahr 1892 erfolgte die Emission von 15,000 Obligationen à Fr. 500.— oder Fr. 7,500,000.— zum Kurs von 100 %. Das Geld war für neue Baukosten und zur Vermehrung des Rollmaterials bestimmt. Die Generalversammlung der Aktionäre beschloss sodann am 26. Juni 1894 die Kreierung eines 140-Millionenanleihens, das zur Rückzahlung der sich noch in Zirkulation befindlichen 4 %igen Obligationen (Anleihe Ouest-Suisse 1854/65, Broye 1875 und S. O. 1878/92) Verwendung finden sollte. Es handelte sich also um eine Konversion von 4 % in 3½ %-Obligationen. Zum Zwecke der Sicherstellung der Anleihe wurden folgende Linien verpfändet: Genf - St-Maurice; Renens - Yverdon - Vaumarcus; Lausanne - Singine; Palézieux - Fräschels und Yverdon - Freiburg. Verschiedene schweizerische und ausländische Banken übernahmen sofort 123 Millionen zum Kurs von 97½ %. Der daraus resultierende Verlust betrug für die J. S. also Fr. 3,075,000.—. Weitere Fr. 2,408,000.— konnten ohne Einbusse an Hilfskassen begeben werden. Die 140-Millionenemission erreichte demnach 1894 total Fr. 125,408,000.—. Zu gleicher Zeit machten die konsolidierten Anleihen Fr. 179,120,050.— aus und erhöhten das Obligationenkapital auf Fr. 304,528,050.—. Davon bezahlte die J. S. diverse frühere Anleihen zurück, so dass das Obligationenkapital Ende 1894 noch Fr. 199,616,350.— betrug. Es war eine Vermehrung von rund 20 Millionen Franken eingetreten. Bis zur Liquidation der J. S. stiegen die Einzahlungen des 140-Millionenanleihens auf Fr. 138,172,500.—. Auch die restlichen Fr. 12,764,500.— ergaben einen Kursverlust von 2½ % oder Fr. 319,112.50 und vermehrten den Totalverlust auf der 140-Millionen-

[43]) Die S. O. S. hatte, wie wir schon früher gesehen haben, über 700,000 Franken für das Simplonprojekt ausgegeben.

anleihe auf Fr. 3,394,112.50. Diese Einbusse wäre zum grossen Teil vermeidbar gewesen, wenn das Unternehmen den Obligationenaustausch selber an die Hand genommen hätte. Statt dessen liess man das Geschäft durch ein Bankkonsortium besorgen, das dabei einen ansehnlichen Gewinn einheimste. Den Verlust der Konversion hatte jedoch die J. S. zu tragen.

Mit Baubeginn des Simplontunnels musste die J. S. sich erneut Geld beschaffen, um das auf 70 Millionen Franken veranschlagte Werk zu finanzieren. Zuerst emittierte sie für Fr. 20,088,200.— sog. „Subventionsaktien" à Fr. 200.—, von denen Italien sich für Fr. 3,828,200.— verpflichtete[44]), während die Schweiz den Rest zeichnete. Die Simplonsubventionsaktien in der Schweiz verteilten sich wie folgt[45]):

Bundessubvention	Fr.	4,500,000.—
Kanton Bern	„	1,000,000.—
„ Freiburg	„	2,000,000.—
„ Waadt	„	4,000,000.—
„ Wallis	„	1,000,000.—
„ Genf	„	1,000,000.—
„ Neuenburg	„	1,250,000.—
Gemeinde Lausanne	„	1,000,000.—
Gemeinde Montreux	„	270,000.—
Dampfschiffgesellschaft des Genfersees	„	240,000.—
Total	Fr.	16,260,000.—

Bis 1903 waren davon nur Fr. 8,195,986.— einbezahlt. Die Subventionierung des Simplons durch den Bund mit 4½ Millionen Franken fand nicht überall gute Aufnahme[46]). Neben den Subventionsaktien legte die J. S. eine 3½ %ige 60-Millionenanleihe mit Bundesgarantie auf. Ein Syndikat von Kantonalbanken übernahm das Geschäft zum Kurs von 100 %. 1899 betrugen die Einzahlungen schon 30½ Millionen Franken und 1902 gingen die restlichen 29½ Millionen Franken an das obgenannte Syndikat über. Das Bemerkenswerte ist hier, dass die ganze Aktion ohne jegliche Verluste durchgeführt werden konnte. Jetzt präsentierte sich das Kapital der J. S. folgendermassen:

Aktien:

Stammaktien (245,600 à Fr. 200.—)	Fr.	49,120,000.—
Prioritätsaktien (104,000 à Fr. 500.—)	„	52,000,000.—
„Simplon-Subventionsaktien" (100,441 à Fr. 200.—)	„	20,088,200.—
Total	Fr.	121,208,200.—

[44]) Vgl. Geschäftsbericht der J. S. 1898, S. 103.

[45]) Vgl. Weissenbach: „Das Eisenbahnwesen der Schweiz", Bd. 1, S. 103.

[46]) Vgl. Pfleghaar A.: „Die Gefährdung der eidgenössischen Finanzen durch den Bundesrat. (Die Subventionierung des Simplonunternehmens vom Standpunkt der Interessen des Bundes aus betrachtet.)" Lausanne 1898.

Konsolidierte Anleihen:

J. B. L.	1889	(29,000	Obligationen	à Fr. 1000.—)	Fr.	29,000,000.—
Brünig	1889	(5,000	„	à Fr. 1000.—)	„	5,000,000.—
Jougne-Eclép.		(14,784	„	à Fr. 500.—)	„	7,392,000.—
F. S.	1868	(30,164	„	à Fr. 550.—)	„	16,590,200.—
J. S.	1894	(276,345	„	à Fr. 500.—)	„	138,172,500.—
J. S.	1898	(60,000	„	à Fr. 1000.—)	„	60,000,000.—
					Total	Fr. 256,154,700.—

Das *Aktien- und Obligationenkapital erreichte total Fr.* 377,362,900.—

Wie wir aus Vorstehendem ersehen, konnten die meisten Finanzoperationen der J. S. verlustlos abgeschlossen werden. Einzig zweimal sind grosse Verluste entstanden; nämlich anlässlich der Fusion vom Jahr 1889 und bei der Konversion von 1894. Die J. S.-Einbussen erreichen von 1889—1903 eine Höhe von Fr. 55,245,612.50[47]). Ganz im Gegensatz zu vielen ihrer Vorgänger verbesserte sich die Situation der J. S. zusehends. Verkehr und Einnahmen[48]) steigerten sich stetsfort und von 1894 an blieb die finanzielle Lage der Bahn stabil. Dies bestätigt u. a. auch die Dividendenausschüttung, welche sich wie folgt gestaltete:

Jahr	Prioritätsaktien	Stammaktien
1890	4½ %	4 %*)
1891	2⅖ %	—
1892	1½ %	—
1893	4 %	—
1894	4½ %	4 %
1895	4½ %	4 %
1896	4½ %	4 %
1897	4½ %	4 %
1898	4½ %	4 %
1899	4½ %	4 %
1900	4½ %	4 %
1901	4½ %	4 %
1902	4½ %	4 %

*) Nur die Fr. 14,000,000 Stammaktien für den Erwerb der Bern-Luzernbahn erhielten 4 %, die übrigen nichts.

Bereits im Fusionsvertrag von 1889 hatte sich der Bund unter der Bedingung, den Simplontunnel auszuführen, das Recht vorbehalten, die J. B. L. und die S. O. S. zu erwerben. Aus verschiedenen Gründen verzichtete er dann auf den sofortigen Ankauf. Um den Einfluss der

[47]) 1889 Fr. 51,851,500.—
1894 „ 3,394,112.50
Fr. 55,245,612.50

[48]) Der Einnahmenüberschuss betrug:
1892 ..... Fr. 8,221,666.64
1895 ..... „ 11,596,432.72
1900 ..... „ 15,669,331.44

Kantone, der durch den Zusammenschluss der beiden Bahnen mächtig angestiegen war, etwas einzuschränken und um gleichzeitig die Bundesinteressen an den westschweizerischen Bahnen zu wahren, setzte sich die Eidgenossenschaft 1890 in den Besitz von 30,000 J. S.-Prioritätsaktien. Sie wurden à Fr. 600.— gegen Ausgabe von 3 % Rententitel zum Kurse von 90 % mit Rentengenuss vom 1. Januar 1890 an gekauft. Nach und nach erwarb der Bund noch mehr J. S.-Aktien. Er besass beim Ankauf der Bahn ca. 80 % des gesamten Aktienkapitals. Diese neue Verstaatlichungsvorbereitung rief manchen Protest hervor und zeitigte für die eidgenössischen Finanzen schwere Verluste. Bereits 1896 betrug die Mehrausgabe für die Verzinsung der Rententitel gegenüber den Dividenden der Prioritätsaktien Fr. 834,115.—. Vom finanziellen Standpunkt aus musste man also den Versuch als gescheitert betrachten. Aber auch die grossen kantonalen Einflüsse verschwanden durch diese Massnahme nicht. Der Bundesrat entschloss sich daher, die J. S. auf den ersten Rückkaufstermin, den 1. Mai 1903, zurückzukaufen. Bis zu diesem Datum kam der freihändige Rückkauf der J. S. nicht zustande und erst der Vertrag vom 23. Oktober 1903 regelte die Liquidation der Bahn endgültig. Nachdem die Schwierigkeiten mit den Besitzern von Genußscheinen in der von uns schon beschriebenen Art und Weise erledigt worden waren, ergaben sich neue Komplikationen, weil die Simplonsubvenienten unter Enthebung von weiteren Einzahlungen auf die schon geleisteten Beiträge verzichten sollten. Es handelte sich um Fr. 8,195,986.—. Diese Summe war bis 1903 von den total Fr. 20,088,200.— ausmachenden „Subventionsaktien" bezahlt. Aus diesem Konflikt ging schliesslich der Bund als stärkerer Teil siegreich hervor. Die Behandlung der Simplonsubvenienten durch die Liquidationsbeschlüsse erfuhr von verschiedenen Seiten eine scharfe Kritik. Man warf dem Bund sogar vor, er habe sich dadurch einer Schuld von Fr. 2,664,000.— entledigen wollen![49]) Die Eidgenossenschaft hatte nämlich von der von ihr versprochenen 4½-Millionensubvention erst Fr. 1,836,000.— an Zahlung gegeben. U. E. trifft die Anklage jedoch nicht zu, da die Simplonstrecke dem Bund nach der Verstaatlichung noch schwere finanzielle Sorgen verursachte, welche er allein und mit eigenen Mitteln beheben musste. Die Behauptung, der Staat sei beim Rückkauf der J. S. nur auf seine egoistischen Vorteile bedacht gewesen, erfährt dadurch eine wesentliche Abschwächung. Es ist ganz klar, dass das staatliche Interesse im Vordergrund stand und den Erwerb unter möglichst günstigen Bedingungen erforderte. Der Bund hat sich aber bei der J. S.-Uebernahme nicht von spekulativen Momenten leiten lassen! Was für ein „Geschäft" die Eidgenossenschaft dabei machte, beweist uns Diethelm[50]), indem er die Totalüberzahlung der J. S. mit rund 31 Millionen Franken angibt. All diese Misshelligkeiten vermochten indes die Einverleibung des J. S.-Netzes in den Staatsbahnkörper nicht mehr länger hinauszuschieben. Das Liquidationsergebnis hatte folgendes Resultat[51]):

[49]) Vgl. Brunner A.: „Die Liquidation der J. S.; eine Verwahrung gegen die Art und Weise der Verbuchung der J. S. in die Rechnungen der S. B. B.", St. Gallen 1905.
[50]) Diethelm a. a. O., S. 161.
[51]) Vgl. dazu „Rapport de liquidation de la Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon", S. 76 ff. Berne 1905.

Der Kaufpreis der J. S. betrug	Fr.	104,100,800.—
Dazu kamen noch 3½ % Zins für das Kapital vom 1. Januar 1904 bis 31. Dezember 1905, oder	„	7,480,582.—
so dass die Aktiven sich erhöhten auf	Fr.	111,581,382.—

Davon wurden bezahlt:		
Liquidationskosten	Fr.	384,722.—
104,000 Prioritätsaktien à Fr. 535.95	„	55,738,800.—
245,600 Stammaktien à Fr. 214.35	„	52,644,360.—
170,000 Genußscheine à Fr. 16.55	„	2,813,500.—
Total	Fr.	111,581,382.—

Die Aktionäre, die eine volle Auszahlung des Aktienkapitals erwartet hatten, wurden also nicht enttäuscht, sondern erhielten ihr Geld zurück. Bei der Liquidation gingen demnach einzig die Fr. 8,195,986.— verloren, die von den Simplonsubvenienten schon einbezahlt worden waren.

Mit dem Uebergang der J. S. an den Bund hörte die grösste schweizerische Privatbahngesellschaft auf zu existieren. Dass ganz besonders die Kapitalverluste der J. S.-Vorläufer infolge der sich stets ablösenden Liquidationen, Fusionen und Konkurse ins Enorme anstiegen, glauben wir zur Genüge bewiesen zu haben.

SECHSTES KAPITEL

Die Kapitalverluste der Gotthardbahn (G. B.).

I. Historischer Ueberblick der Gotthardbahn.

Trotz seiner verkehrsgeographisch günstigen Lage war der St. Gotthard lange Zeit unwegsam, da die Schöllenenschlucht als ein unüberwindbares Hindernis galt. Der ganze Nord-Südverkehr wickelte sich auf den westlichen und östlichen schweizerischen Alpenpässen, dem grossen St. Bernhard, dem Septimer u. a. ab. Der Gotthard blieb unbekannt. Das Datum seiner Erschliessung ist denn auch von den Geschichtsschreibern sehr umstritten. Schon Friedrich II. von Hohenstaufen soll 1212, als er von Italien über Chur nach Deutschland zog, gesagt haben: „Wer mir den Bäzberg überwinden könnte, der verrichtete Grösseres als der grösste Feldherr, denn er schlüge eine Brücke zwischen zwei Welten!" Mit Bestimmtheit wissen wir nur, dass man im 13. Jahrhundert das Haupthindernis aus dem Wege räumte, indem man einen 60 Meter langen, mit Ketten am Felsen befestigten Holzsteg längs des Kilchbergs erstellte. Erst das 1707 gesprengte Urnerloch ersetzte dann diesen Steg. Weiter unten in der Schöllenenschlucht überquerte man die schäumende Reuss mit der sog. Teufelsbrücke. Ein schmaler Saumpfad führte vom Urserental über das Gotthardhospiz hinunter nach dem Tessin. Die Verbindung von Nord und Süd war somit hergestellt. Der Saumverkehr über den St. Gotthard wuchs stets an und betrug im Mittelalter jährlich 16,000 Reisende, 9000 Pferde und 20,000 Stück Transportgut. Bis Ende des 18. Jahrhunderts blieb der Weg jedoch in schlechtem Zustand, so dass der Schlittenverkehr im Winter bedeutend reger war als der Transport mit dem Saumtier im Sommer. Für die Strecke Flüelen-Bellinzona wurden drei Tage benötigt. Der erste gelungene Versuch, den Gotthard in einer Kutsche zu traversieren, fand am 25. Juli 1775 statt. Ein Engländer, namens Greville, besass den Mut, das damals so gefährliche Unternehmen durchzuführen. Er brauchte volle sieben Tage, um von Altdorf nach Magadino zu gelangen. Eine eigentliche Fahrstrasse über den St. Gotthard baute man aber erst 1830, und zwar hauptsächlich, weil der Kanton Graubünden mit seinen neuen Strassen über den Splügen und den Bernhardin dem Gotthard den Verkehr abzunehmen drohte. Von 1842 an befuhr täglich eine Postkutsche den Gotthard und vermittelte so den Anschluss nach dem Süden. Bald gehörte der Pass zu den am meisten frequentierten Alpenübergängen, und es versteht sich daher von selbst, dass man bei dem Gedanken der Alpenüberschienung auch an ihn dachte.

Merkwürdigerweise fehlte unter den allerersten Alpenbahnprojekten dasjenige des St. Gotthards. Es war vielmehr die vom Bündner La Nicca

befürwortete Lukmanierbahn, welche die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich zog. Ursprünglich wurde nämlich eine ganze oberirdische Ueberschienung der Alpen angestrebt. Man kam aber bald wieder von dieser Idee ab, weil der massenhafte Schneefall und die grosse Lawinengefahr im Hochgebirge eine Durchtunnelung als ratsam erscheinen liessen. Mit einem direkten Durchstich erreichte man nicht nur die kürzeste Verkehrslinie, sondern auch die Steigungsverhältnisse gestalteten sich auf diese Art viel günstiger als bei einer Linienführung über den Bergwall. Neben dem Lukmanierprojekt erfreute sich der Gedanke einer Eisenbahn über den Splügen besonders in Graubünden grosser Beliebtheit. Der Vorteil einer solchen Bahn bestand darin, dass ein Umweg, wie er durch eine Lukmanierbahn notwendigerweise von Disentis nach Chur hervorgerufen worden wäre, vermieden werden konnte. Beide Projekte gelangten indes nicht zur Ausführung. Sämtliche bereits erteilten Konzessionen liefen unbenutzt ab.

Für die Durchtunnelung des St. Gotthards sprachen einmal materielle Gründe. Die Schweiz drohte im Westen durch den Mt. Cenis und im Osten durch den Brenner umfahren zu werden. Der Bau einer eigenen Alpenbahn war daher dringendes Bedürfnis. Die Gotthardbahn bildete nun den kürzesten Verbindungsweg von Italien nach Deutschland über neutrales Gebiet. Oesterreich und Frankreich verloren durch den Bahnbau vom Tessin nach der Urschweiz als Verkehrswege zwischen Italien und Deutschland an Wichtigkeit. Das bedeutete für diese beiden letzten Länder eine direkte Verbindung unter Ausschaltung von Oesterreich und Frankreich. In der Schweiz sprachen noch zwei weitere Momente für die Gotthardbahn: 1. waren es militärische Gründe, welche eine Berücksichtigung des St. Gotthards verlangten und 2. versprach die Gotthardbahn eine engere Fühlungnahme des bis dahin so gut wie isolierten Kantons Tessin mit der übrigen Schweiz. Mit unerhörter Wucht tobte im ganzen Schweizerlande der Kampf zwischen den Anhängern der verschiedenen Alpenbahnprojekte. Auch Italien und Deutschland nahmen lebhaft Stellung zu den diversen Vorschlägen. Nachdem es vorerst geschienen hatte, als ob der Lukmanier den Sieg davontragen sollte, änderte sich allmählich die Lage zugunsten des Gotthards. In der Tat schien eine Bahn durch den Gotthard den allgemeinen Interessen am ehesten zu entsprechen. Zu dieser Ansicht kam man auch in Italien und Deutschland. Man entschloss sich dort allerdings relativ spät (1866 und 1869) endgültig für die Gotthardlinie. Der eigentliche Beginn der Gotthardbahngeschichte fällt jedoch schon ins Jahr 1853. Damals traten in Luzern die Vertreter der Kantone Uri, Schwyz, Unterwalden, Luzern, Bern, Basel, Solothurn und der S. C. B. und N. O. B. zusammen und gründeten am 19. August das erste Gotthardkomitee. Die Hauptaufgabe des Komitees bestand darin, die Eisenbahnverbindung vom Tessin nach dem Kanton Uri sicherzustellen, d. h. einerseits die Gotthardpläne zu fördern und andererseits den Bundesrat und die beiden Nachbarstaaten Italien und Deutschland für das Unternehmen zu gewinnen. Am 15. September 1860 bildete sich dann das zweite Gotthardkomitee, welches sich aus den bereits im ersten Komitee vertretenen Kantonen und Eisenbahngesellschaften zusammensetzte. Neu dazu kamen

die Kantone Zug, Freiburg, Aargau und die französische Ostbahngesellschaft. Der mit der Ausarbeitung eines Gotthardprojektes beauftragte Ingenieur Wetli aus Zürich legte dieses 1862 dem neuen Komitee vor. Von den technischen Einzelheiten des Planes sei als Kuriosum erwähnt, dass Wetli zuerst die grossen Höhendifferenzen vermittelst Spitzkehren zu überwinden gedachte. Am 7./8. August 1863 fand dann eine neue Konferenz der Gotthardinteressenten in Luzern statt. Daran nahmen die Kantone der Zentral- und Nordwestschweiz sowie die S. C. B., N. O. B. und die Ostbahngesellschaft aus Frankreich teil. Bei diesem Anlass konstituierte sich eine selbständige Gotthardkommission, bestehend aus je zwei Mitgliedern der beteiligten Kantone und Gesellschaften. Ein technisches Gutachten von Oberingenieur Beckh und Oberbaurat Gerwig brachte verschiedene Aenderungen des Wetli'schen Projektes. Als erste stimmte die Tessinerregierung den Gotthardplänen zu. Etwas später folgten Italien und Deutschland. Das Komitee durfte also daran gehen, von den verschiedenen Kantonen die Konzessionen zum Bahnbau zu verlangen. Sie wurden im Jahr 1869 erteilt, und zwar wie folgt: vom Kanton Tessin am 15. Mai; Luzern am 9. Juni; Zug am 23. Juni; Uri am 27. Juni und Schwyz am 30. Juni. Am 15. September desselben Jahres trat sodann eine vom schweizerischen Bundesrat einberufene und von der italienischen und deutschen Regierung beschickte Konferenz in Bern zusammen und prüfte in 15 Sitzungen das Gotthardprojekt und ganz speziell die finanziellen Fragen. Schlussendlich kam es zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz zum Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869. Der Deutsch-Französische Krieg brachte hierauf einen Unterbruch in die weiteren Verhandlungen der drei Mächte und erst 1871 erfuhr der Vertrag die Genehmigung des italienischen und des deutschen Parlamentes. Der 6. Dezember 1871 gilt daher als der eigentliche Gründungstag der G. B. Die Leitung der Gesellschaft übernahm Dr. Alfred Escher aus Zürich. Jetzt konnte man mit dem sofortigen Bau der Eisenbahn beginnen. Trotz den gewaltigen Subventionen, für die sich die drei daran beteiligten Länder verpflichtet hatten, geriet das Unternehmen bald in arge finanzielle Bedrängnis. Auf die Krise, welche die G. B. durchmachte, werden wir an anderer Stelle noch zu sprechen kommen.

Von sieben Hauptbewerbern erhielt der Genfer Jules Favre den Auftrag zur Ausführung des grossen Tunnels[1]). Er sollte bis zum betriebsfähigen Zustand 8 Jahre beanspruchen und rund 56 Millionen Franken kosten. Auch auf dem übrigen Trasse begann man mit den Arbeiten und eröffnete am 6. Dezember 1874 die Strecken Bellinzona-Biasca, Lugano-Chiasso und am 20. Dezember 1874 Bellinzona-Locarno. Der Gotthard-durchschlag erfolgte nach 7 Jahren und 5 Monaten angestrengter Arbeit am 28. Februar 1880; die Betriebsübergabe des Tunnels am 1. Januar 1882. In der G. B.-Gesellschaft hatte sich in dieser Zeit viel ereignet. Verschiedene Schwierigkeiten zwangen 1878 den Direktionspräsidenten Escher zum Rücktritt. Er wurde durch den Luzerner Zingg ersetzt.

[1]) Für die technischen Details, welche den Bau betreffen, verweisen wir u. a. auf die „Schweizerische Bauzeitung" vom 28. Mai 1932, die den Titel „50 Jahre Gotthardbahn" trägt, sowie auf Dr. M. Wanner: „Die Geschichte des Baues der Gotthardbahn".

Schon früher, nämlich 1875, schied Ingenieur Gerwig aus der G. B. aus und überliess seinen Platz Oberingenieur Hellwag. Alle diese Stellenwechsel waren jeweilen mit höchst unerfreulichen Begleiterscheinungen verbunden und werfen ein ziemlich trübes Licht auf die damaligen internen Zustände der Gesellschaft.

Die Anforderungen, die der Bahnbau an die Unternehmer stellte, waren sehr grosse. Besondere Schwierigkeiten verursachten an verschiedenen Stellen die starken Höhendifferenzen. Sie mussten bei Wassen, Giornico und andern Orten vermittelst sogenannter Kehrtunnels überwunden werden[2]). Auch der Kampf mit den Naturelementen war gigantisch. Immer und immer wieder stellten Lawinen, Murgänge, Steinschlag und Hochwasser die Ingenieure vor neue Probleme. Eine verheerende Hochwasserkatastrophe zerstörte am 14. und 15. August 1874 die Bahnbauten in der Tessinebene. Ferner forderten die zahlreich niedergehenden Lawinen während dem Bau viele Opfer. Das alles bewirkte eine immerwährende Bedrohung der Geleiseanlagen. Die dadurch notwendig gewordenen Verbauungen erheischten stets neue Geldsummen. So entstand im Laufe der Jahre eine Bahn, die wir als technische Höchstleistung bezeichnen dürfen. Noch heute erregen die gewaltigen Viadukte wie z. B. die Kerstelenbachbrücke (138 m lang und 54 m hoch) oder die 65 Meter lange und 79 Meter hohe mittlere Meienreussbrücke sowie das ganze Trasse überhaupt die Bewunderung aller Reisenden. Das Hauptinteresse konzentrierte sich natürlich auf den Bau des grossen Tunnels. Dabei müssen wir uns vor Augen halten, dass die technischen Mittel für die Bohrung, Lüftung und Sprengung damals noch recht primitiv waren. Die Rückschläge blieben denn auch nicht aus, besonders da die Hitze im Innern des Berges bis zu 30 Grad Celsius zunahm. Die Folge davon waren Arbeitererkrankungen. Zudem führten Explosionen, Abstürze etc. zu zahlreichen Unfällen. Allein beim Tunnelbau gab es von 1872 bis 1880 165 Todesfälle und 354 Verletzte. Zu diesen Opfern gehörte auch der Unternehmer Louis Favre selbst. Es sollte ihm nicht vergönnt sein, der Krönung eines Werkes beiwohnen zu dürfen. Er erlebte den Durchschlag nicht mehr. Am 19. Juli 1879 traf ihn ein Herzschlag im Tunnelinnern bei einer Inspektion und bereitete seinem arbeitsreichen Leben ein jähes Ende. Dem Unternehmen wurde damit die Seele geraubt. Wie sehr auch die Arbeiter Louis Favre schätzten, zeigt uns folgende Episode: Anlässlich des Tunneldurchschlages vom 28. Februar 1880 überreichten die Mineure der Südseite ihren Kameraden aus dem Norden Favres Photo mit der Aufschrift: „Wer wäre würdiger gewesen, als Erster die Schwelle zu überschreiten, als Favre, der seinen Mitarbeitern Meister, Freund und Vater war. Es lebe der Gotthard!"

Zu einem höchst unerfreulichen Ereignis kam es im Juli 1875 in Göschenen, indem dort Arbeiterunruhen ausbrachen. Revolutionäre italienische Elemente waren die Anstifter des Putsches. Die ca. 1000 streikenden Arbeiter, die eine Lohnerhöhung forderten, besetzten den Tunneleingang und verhinderten jeden Zutritt. Der Aufruhr nahm schliesslich einen solchen Umfang an, dass es notwendig wurde, Militär aufzubieten.

[2]) So steigt die Bahn beispielsweise in den vier Kehrtunnels bei Wassen um 111 Meter.

Die Kompagnie Soldaten, die gegen die Revolutionäre vorging, musste von der Schusswaffe Gebrauch machen. Es gab 3 Tote und mehrere Verletzte. Das Resultat des Streiks waren eine Anzahl Verhaftungen und 80 Entlassungen[3]). Glücklicherweise war das der einzige Arbeiterkrawall, der das Unternehmen heimsuchte.

Nachdem die G. B.-Gesellschaft am 28. Februar 1880 die Kunde vom glücklichen Durchbruch mit Jubel in alle Welt hinausgetragen hatte, begann erst der eigentliche Ausbau des Stollens. Am 1. Januar 1882 erfolgte die provisorische Betriebsübergabe des Tunnels. Der 1. Juni desselben Jahres brachte dann den durchgehenden Verkehr auf der Strecke Immensee-Chiasso. Bei dem Anlass veranstalteten Mailand und Luzern grosse Festivitäten, an denen die alte traditionelle Freundschaft der beiden Nationen betont wurde, die es ermöglicht hatte, das Werk zum vollständigen Gelingen zu bringen. Der Wunsch von der Durchschienung des St. Gotthard war in Erfüllung gegangen und dem Nord-Südverkehr eröffneten sich die schönsten Perspektiven. Die folgenden Jahre brachten wirklich einen solchen Aufschwung der G. B., der selbst die kühnsten Optimisten überraschte. Der Gottharddurchstich war damit mehr als gerechtfertigt! Laut Bundesratsbeschluss von 1887 sollte dann fast das ganze Trasse innerhalb von 10 Jahren zweigleisig ausgebaut werden. Das Geleise wurde allerdings von Anfang an so angelegt, dass eine Erweiterung ohne Schwierigkeiten möglich war. Auch die letzten nördlichen Zufahrtslinien von Luzern nach Immensee und von Zug nach Goldau, deren Bau man immer wieder hinausgeschoben hatte, gingen ihrer Vollendung entgegen. Auf den 1. Juni 1897 übergab man sie dem Betrieb. Damit war das ganze Netz der G. B. vollständig. Die Eröffnung der verschiedenen Teilstücke fällt auf folgende Daten:

6. Dezember	1874	Lugano-Chiasso und Biasca-Bellinzona
20. Dezember	1874	Bellinzona-Locarno
1. Januar	1882	Göschenen-Airolo
1. Juni	1882	Biasca-Airolo, Göschenen-Immensee und Giubiasco-Lugano
4. Dezember	1882	Cadenazzo-Pino
1. Juni	1897	Luzern-Immensee und Zug-Goldau

Der Rückkauf der G. B. beschäftigte die Gesellschaftsorgane längere Zeit. Am 1. Mai 1909 fand die Uebernahme statt. Wir werden darauf an anderer Stelle noch zurückkommen.

Gedenken wir zum Schluss in aller Kürze noch derjenigen Männer, deren Verdienst es ist, dass eine der kühnsten Bahnunternehmungen der Neuzeit ihre Verwirklichung fand! Vom Bundesrat war es besonders Emil Welti, welcher sich für den Gotthard interessierte und das Projekt befürwortete. Daneben trat aber auch der Berner Bundesrat Jakob Stämpfli, ein eifriger Förderer der Eisenbahnverstaatlichung, für die G. B. ein. Diese Tatsache möchten wir an der Stelle ganz besonders fest-

[3]) Vgl. „N. Z. Z." Nr. 392 vom 5. August 1875.

halten, weil man versucht, in neuern Geschichtsbüchern[4]) den Eindruck zu erwecken, als ob Stämpfli ein „Anti-Gotthardist" gewesen sei. Es wird behauptet, Stämpfli habe sich nur für das Grimselprojekt eingesetzt. Die G. B. habe er von Anfang an bekämpft. Das stimmt nun aber nicht! 1866 sprach sich vielmehr Stämpfli im bernischen Grossen Rat für das Gotthardprojekt und gegen den Grimselplan aus[5]). Auch er war der Ansicht, dass eine Gotthardbahn dem allgemeinen schweizerischen Interesse besser entspreche als eine eventuelle Grimselbahn. Aus diesem Grunde hat der bernische Staatsmann und Bundesrat die G. B. sehr begrüsst. Neben den beiden Bundesräten erwarb sich vor allem der erste Präsident des Gotthardkomitees, Dr. Alfred Escher aus Zürich, dauernde Verdienste um die G. B. Seinen Nachfolger Josef Zingg, der das Unternehmen mit grossem Geschick leitete, dürfen wir hier nicht vergessen. Der eigentliche Vater des ganzen Werkes aber war unbestreitbar Louis Favre, der Schöpfer des grossen Tunnels. Er war es, der allen Schwierigkeiten trotzte. Ihm verdanken wir zu einem grossen Teil den Erfolg der ersten grossen schweizerischen Alpenbahn. Von allen andern Ingenieuren, deren Namen mit demjenigen der G. B. stets verknüpft bleiben werden, seien nur folgende erwähnt: Ing. Koller[6]), Ing. Wetli (legte 1862 ein vollständiges G. B.-Projekt vor), Ing. Lucchini (sprach sich für die Kehrtunnels aus); ferner die Ingenieure Gerwig, Hellwag, Bridel u. a., die als Oberingenieure beim Bau tätig waren, sowie Ing. Gelpke, welcher die Achse des grossen Tunnels bestimmte. Sie alle kämpften unentwegt für ihre Sache und durch ihre Arbeit und Energie entstand schliesslich ein Meisterwerk der modernen Technik: die Alpenbahn durch den St. Gotthard.

II. Finanzgeschichte der G. B. bis 1885 und der sog. „Gotthardkrach".

Das Finanzprogramm der G. B. stützte sich auf den Devis, der in einer vom Bundesrat auf den 15. September 1869 nach Bern einberufenen Konferenz aufgestellt und beraten wurde. Bemerkenswert ist hier, dass der Bund, der ja bekanntlich damals keinen grossen Einfluss in Eisenbahnangelegenheiten besass, sich für die G. B. interessieren musste. Die Berner Konferenz kam zu folgendem Ergebnis: Für die ganze Bahn errechnete man nach dem erweiterten technischen Projekt von Beckh und Gerwig eine Bausumme von 187 Millionen Franken. Dass ein Unternehmen, welches so hohe Kapitalbeträge zu seiner Ausführung benötigte, nicht ohne Subventionen auskommen konnte, lag auf der Hand. Italien, Deutschland und die Schweiz sollten daher als direkt an der Bahn interessierte Staaten 85 Millionen Franken an Subventionen aufbringen. Die restlichen 102 Millionen übernahm ein Konsortium, das sich aus schweizerischen, italienischen und deutschen Bankinstituten zusammensetzte. Die äusserst mühevolle Verteilung der 102 Millionen gelang schliesslich in folgender Weise:

---

[4]) Vgl. Gagliardi E.: „Geschichte der Schweiz." Bd. III.

[5]) Vgl. Volmar F.: „Jakob Stämpfli als Verkehrspolitiker." (Eine Verteidigung des bernischen Staatsmannes und der bernischen Eisenbahnpolitik.) Bern 1927, S. 37.

[6]) Ingenieur Koller war der erste, der als Mitglied einer internationalen Expertenkommission die Grundzüge einer Gotthardbahn ausarbeitete (1852).

1. Schweizerische Gruppe:

N. O. B.	Fr.	9,000,000.—
S. C. B.	„	9,000,000.—
Schweiz. Kreditanstalt in Zürich	„	8,500,000.—
Basler Handelsbank in Basel	„	1,500,000.—
Bischoff zu St. Alban in Basel	„	1,500,000.—
R. Kaufmann in Basel	„	1,000,000.—
Bank in Luzern	„	1,000,000.—
Aargauische Bank in Aarau	„	1,000,000.—
Bank in Schaffhausen	„	750,000.—
Berner Handelsbank in Bern	„	500,000.—
Thurgauische Hypothekenbank in Frauenfeld	„	250,000.—
Total	Fr.	34,000,000.—

2. Deutsche Gruppe:

Direktion der Diskontogesellschaft	Fr.	7,820,000.—
Bank für Handel und Industrie in Darmstadt	„	5,780,000.—
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.	„	5,780,000.—
A. Schaaffhausen'scher Bankverein in Köln	„	4,080,000.—
Sal. Oppenheim jun. & Co. in Köln	„	4,080,000.—
Generaldirektion der k. Seehandlungssocietät in Berlin	„	3,400,000.—
S. Bleichröder in Berlin	„	3,060,000.—
Total	Fr.	34,000,000.—

3. Italienische Gruppe:

Società Generale di Credito Provinciale e Comunale in Florenz	Fr.	16,600,000.—
Banca Nazionale nel Regno d'Italia in Florenz	„	15,000,000.—
U. Geisser & Co., Turin	„	1,100,000.—
Banca di Torino	„	750,000.—
A. Uzielli in Livorno	„	400,000.—
C. F. Brot in Mailand	„	150,000.—
Total	Fr.	34,000,000.—

34 Millionen gedachte man in Aktien und 68 Millionen in Obligationen auszugeben. Das Konsortium verpflichtete sich zur Abnahme der Aktien zum Kurse von 95 %, abzüglich 3 % Provision. Für die Obligationen betrug der Kurs 97 %, abzüglich 2 % Provision. Mit der Uebernahme der ersten Obligationenserie war eine gleichzeitige erste Aktieneinzahlung verbunden. Als weitere Bedingung galt, dass die Aktiendividende 7 % nicht überschreiten durfte. Ein allfälliger Ueberschuss sollte unter die Subventionsstaaten verteilt werden.

Das Aktienkapital von 34 Millionen Franken war 1883 voll einbezahlt. Eine kleine Verzögerung auf den Leistungen trat einzig in den Krisenjahren der G. B. ein. Die Zahlungen auf dem Aktienkapital machen in den einzelnen Jahren folgende Summen aus:

1872	Fr.	13,600,000.—
1873		—
1874		—
1875	„	6,777,700.—
1876	„	658,908.—
1877	„	1,314,028.20
1878	„	1,387,795.82
1879	„	6,051,967.78
1880	„	1,844,349.20
1881	„	1,683,005.31
1882	„	680,859.37
1883	„	1,386.32
Total	Fr.	34,000,000.—

Infolge des Kurses von nur 92 % entstand ein ansehnlicher Verlust bei Anlass der Aktienemissionen. Er beträgt Fr. 2,720,000.— (34,000,000.— à 92 %). 250,150 Franken Unkosten erhöhten diesen Betrag auf Franken 2,970,150.—. 1884 und 1885 fanden keine Aktieneinzahlungen mehr statt; das Aktienkapital blieb bis 1887 konstant auf Fr. 34,000,000.—.

Die erste Serie des Obligationenkapitals im Betrag von 12 Millionen Franken zahlte das Konsortium auf den 21. Dezember 1871. Eine weitere Serie von 18 Millionen Franken übernahm es im Laufe des Jahres 1873. Die dritte Serie in der Höhe von 18 Millionen Franken wurde in zwei Raten begeben: einer ersten von 4 Millionen Franken im Jahr 1874 und einer zweiten von 14 Millionen Franken ein Jahr später. Es blieben also noch für 20 Millionen Franken Obligationen übrig, deren Abnahmetermin der Verwaltungsrat der G. B. auf den 31. März 1877 festsetzte. Die Ende der 70er Jahre über das Unternehmen hereinbrechende Krise verhinderte dann allerdings die vorläufige Emission dieser letzten Serie von 20 Millionen Franken. Die übrigen 48 Millionen Franken sind jedoch zu den Bedingungen laut „Vertrag betreffend Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn" vom 10. Oktober 1871 aufgelegt worden. Das hatte für die G. B. den Verlust von 2,4 Millionen Franken zur Folge. Betrug doch der Kurs für die gesamten 48 Millionen 95 %!

Von den à fonds perdu geleisteten Subventionen übernahm Italien 45, Deutschland und die Schweiz je 20 Millionen Schweizerfranken. Die Einzahlung einer ersten Rate des Subventionskapitals von Fr. 4,623,148.— erfolgte bereits 1873. 1878 waren von den 85 Millionen rund 39½ noch nicht einbezahlt. Wir werden anlässlich der Besprechung der finanziellen Rekonstruktion der G. B. auf die Subventionsfrage zurückkommen. Hier wollen wir nur noch sehen, wie sich die Verteilung der Subventionen in den drei beteiligten Staaten gestaltete. Von der italienischen Subvention verpflichteten sich:

der Staat für	Fr.	24,573,990.—
die Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen für...	„	10,000,000.—
verschiedene Städte und Provinzen für	„	10,426,010.—
Total	Fr.	45,000,000.—

In Deutschland war die Subvention von 20 Millionen Franken in folgender Weise gesichert:

das Reich zahlte	Fr.	8,066,000.—
die k. preussische Regierung als Eigentümerin der westlichen Staatsbahnen	„	1,500,000.—
die Rheinisch- und Bergisch-Märkische Bahn	„	2,000,000.—
die Köln-Mindener-Bahn	„	1,000,000.—
die Pfälzischen Bahnen und die Hessische Ludwigsbahn	„	2,000,000.—
das Grossherzogtum Baden	„	2,717,000.—
das Reich für Rechnung der Elsass-Lothringischen Bahnen	„	2,717,000.—
Total	Fr.	20,000,000.—

Die Deckung des schweizerischen Subventionsanteils war mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Mit Ach und Krach brachte man schlussendlich das Geld doch noch zusammen. Es beteiligten sich an den 20 Millionen:

der Kanton	Tessin	mit	Fr.	3,000,000.—
„ „	Zürich	„	„	1,500,000.—
„ „	Baselstadt	„	„	1,200,000.—
„ „	Bern	„	„	1,000,000.—
„ „	Luzern	„	„	1,000,000.—
„ „	Uri	„	„	1,000,000.—
„ „	Schwyz	„	„	1,000,000.—
„ „	Aargau	„	„	1,000,000.—
„ „	Solothurn	„	„	300,000.—
„ „	Zug	„	„	250,000.—
„ „	Baselland	„	„	150,000.—
„ „	Schaffhausen	„	„	150,000.—
„ „	Thurgau	„	„	100,000.—
„ „	Obwalden	„	„	40,000.—
„ „	Nidwalden	„	„	20,000.—
die Stadt	Luzern	„	„	1,150,000.—
„ „	Bern	„	„	100,000.—
„ „	Zofingen	„	„	20,000.—
„ S. C. B.		„	„	3,510,000.—
„ N. O. B.		„	„	3,510,000.—
	Total		Fr.	20,000,000.—

Auffallend ist an dieser letzten Tabelle die starke Beteiligung der beiden grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften, der S. C. B. und der N. O. B., an der G. B. Natürlich war es den beiden Bahnen schon damals bewusst, von welch eminenter Wichtigkeit die Alpenbahn durch den St. Gotthard für den schweizerischen Verkehr und damit für ihre eigenen Linien werden konnte.

Bereits im Jahr 1875 hörte man da und dort Stimmen, welche die Befürchtung aussprachen, die vorhandenen Mittel möchten zur Vollendung der G. B. nicht ausreichen. Um diese Zeit geriet eine Eisenbahngesellschaft nach der andern in finanzielle Bedrängnis und so glaubte man, auch von der G. B. annehmen zu dürfen, ihre finanzielle Grundlage sei in den schlechten Zeiten stark erschüttert worden. Leider bewahrheitete sich diese Vermutung nur zu bald und es kam zum sogenannten „Gotthardkrach". Auf die Anfrage des Bundesrates über die Finanzlage der G. B. musste die Gesellschaft 1876 gestehen, dass die Baukosten den Devis von Fr. 187,000,000.— um Fr. 102,400,000.— überschritten. Was war nun eigentlich schuld an diesem Defizit? Einmal ganz sicher die falschen Berechnungen der Baukosten, welche vielfach im Devis nur geschätzt worden waren. Wanner führt dazu in seinem zweiten Band, der den Titel „Geschichte des Baues der Gotthardbahn" trägt, auf Seite 358 folgende aufschlussreiche Erklärung an: „Die Strecken der projektierten Bahnlinie aber, welche dem Bau die grössten Hindernisse in den Weg legten und die darum auf den Umfang der auszuführenden Arbeiten einen entscheidenden Einfluss ausübten, konnten bis zum Mai des Jahres 1875 wegen mangelnder Pfade gar nicht betreten und also auch nicht durch Beaugenscheinigung an Ort und Stelle hinlänglich erforscht und gewürdigt werden." Als weitere Ursachen des Ueberschreitens des Kostenvoranschlages nennen wir das beträchtliche Ansteigen der Baumaterialpreise und der Löhne. Ferner wirkte sich der beschleunigte Baubetrieb, um in der vorgeschriebenen Zeit mit den Arbeiten fertig zu werden, ungünstig auf das Unternehmen aus. Dies alles sind Gründe, warum sich die Lage der G. B. derart schlecht präsentierte. Der mit dem neuen Kostenvoranschlag betraute Oberingenieur Hellwag stellte ihn im Januar 1876 folgendermassen zusammen:

Technische Bauleitung	Fr.	11,499,200.—
Expropriation	„	15,874,000.—
Unterbau	„	175,666,000.—
Oberbau	„	16,976,200.—
Hochbau	„	11,069,000.—
Mechanische Einrichtungen	„	2,591,000.—
Bahntelegraphie	„	408,600.—
Abgrenzung der Bahn etc.	„	1,199,900.—
Inventar	„	11,255,800.—
Rückerstattungen	„	505,000.—
Kapitalbeschaffung	„	6,120,000.—
Zentralverwaltung	„	3,461,800.—
Zinsen	„	32,745,000.—
Notwendiges Gesamtkapital..... Total	Fr.	289,371,500.—

Daraus ergab sich also ein Fehlbetrag von Fr. 102,000,000.—, da der ursprüngliche Devis mit einer Gesamtausgabe von 187 Millionen Franken rechnete. Wo jetzt das Geld hernehmen? Dass man diese Summe niemals von privater Seite würde aufbringen können, wusste man nur zu gut! Einzig eine staatliche Intervention konnte hier noch helfen. Aus diesem Grund bestellte der schweizerische Bundesrat, in der sehr richtigen Ein-

sicht, dass die Gefährdung der G. B. für die gesamte eidgenössische Volkswirtschaft einen nicht zu ersetzenden Verlust bedeuten würde, eine Kommission von Fachleuten, welche ihm genauen Bericht über die Situation der Bahn erstatten sollte. Die Kommission schraubte vorerst das Defizit 1876 durch verschiedene Einsparungen und Vereinfachungen (u. a. gedachte man diverse Strecken ein- statt zweispurig zu bauen) von Franken 102,000,000.— auf Fr. 74,000,000.— hinab. Doch sogar der Betrag war noch zu hoch! Da die Kreditwürdigkeit der schweizerischen Eisenbahnen sowieso infolge der allgemeinen Krise auf den Nullpunkt gesunken war, musste man einen Weg finden, das Defizit der G. B. nochmals zu verkleinern. Die am Unternehmen beteiligten Geldgeber wollten natürlich all das Geld, das sie bereits in die Bahn gesteckt hatten, nicht verlieren. So kam es zur Konferenz vom 4. Juni 1877 in Luzern, an der sich alle Subventionsstaaten beteiligten. Anlässlich dieser Versammlung beschloss man, die Gesellschaft solle sich zunächst nur mit der Erstellung der allernötigsten Linien begnügen. Als solche bezeichnete man das Trasse Immensee - Altdorf - Göschenen - Airolo - Biasca - Bellinzona - Pino. Die anderen Strecken, d. h. Luzern - Immensee, Zug - Arth und Giubiasco - Lugano, hoffte man nach der Eröffnung der sog. Stammlinie Immensee-Pino auszuführen. Mit ihrem Bau sollte also vorläufig zugewartet werden. Alle diese neuen Massnahmen und Einschränkungen bewirkten eine nochmalige Senkung des ursprünglichen 102-Millionendefizits auf 40 Millionen. An eine weitere Verminderung der Summe durfte man nicht denken, wenn man die Bahn wirklich bauen wollte. Der so erhaltene Fehlbetrag von 40 Millionen Franken beruhte auf folgender Berechnung:

Ausgaben:	Eigentlicher Bau	Fr. 184,900,000.—
	Allgemeine Kosten	„ 9,900,000.—
	Bauleitung	„ 8,200,000.—
	Rollmaterial	„ 5,000,000.—
	Zinsen während der Bauzeit	„ 20,000,000.—
		Fr. 228,000,000.—
Dieser Summe standen gegenüber die Einnahmen der tessinischen Talbahnen mit		„ 1,000,000.—
so dass das zum Bau des reduzierten Netzes nötige Kapital ausmachte		Fr. 227,000,000.—
Die damaligen Mittel der G. B. bestanden nun in:		
Subventionen		Fr. 85,000,000.—
Aktien (1878 = Fr. 13,600,000.— noch nicht einbez.!)		„ 34,000,000.—
Obligationen (IV. Serie = Fr. 20,000,000.— noch nicht einbezahlt!)		„ 68,000,000.—
	Total	Fr. 187,000,000.—
Ziehen wir diese Summe von		Fr. 187,000,000.—
von den Ausgaben ab, so ergibt sich ein Defizit von		Fr. 40,000,000.—

Die grosse Frage blieb immer noch die, wie die 40 Millionen Franken zu beschaffen seien. Gegen eine Staatsgarantie sprachen sich die deutschen

Vertreter an der Luzerner Konferenz ganz entschieden aus. Auch Italien schien wenig geneigt zu sein, einem solchen Plane zuzustimmen. Man fasste daher den Entschluss, 28 Millionen seien von Italien, Deutschland und der Schweiz als weitere Subvention zu bewilligen. Für die übrigen 12 Millionen sollte die G. B.-Gesellschaft selbst besorgt sein. Von den 28 Millionen verpflichteten sich Italien und Deutschland für je 10 Millionen und die Schweiz für die übrigbleibenden 8 Millionen. Das auf dieser Grundlage zustandegekommene Rekonstruktionsprogramm, welches der G. B. das noch notwendige Kapital verschaffte, fand seine rechtliche Beurkundung im Vertrag vom 12. März 1878. In der Folge zeigte es sich, dass die Aufbringung der 8 Millionen Franken in der Schweiz mit grossen Mühen verbunden war. Und dennoch musste sie gelingen, weil bei einer eventuellen Nichtleistung dieses Betrages durch die Schweiz auch die andern beiden Subventionsstaaten von ihren Nachsubventionen befreit wurden. Ohne Bundeshilfe schien es aber ganz ausgeschlossen, die 8 Millionen Franken zu erhalten. Die Idee einer solchen Privatbahnunterstützung durch die Eidgenossenschaft stiess aus leicht erklärlichen Gründen in manchen Kantonen auf eine erbitterte Gegnerschaft. Im ganzen Schweizerlande entstanden zwei Parteien: Eine, die sich für die staatliche Unterstützung der G. B. aussprach und eine andere, welche dagegen war. Besonders im Welschen und im Kanton Graubünden herrschte eine heftige Opposition. Dort, weil man immer noch auf eine Simplonbahn hoffte und hier, weil das Ostalpenbahnprojekt in Bünden stets seine überzeugten Befürworter besass. Man bekämpfte unter den vorliegenden Umständen die G. B. als Konkurrent. Der Streit erregte alle Gemüter in der Schweiz. In der Bundesversammlung beantragte der Bundesrat, es sei der G. B. eine einmalige Bundessubvention von 6½ Millionen Franken zu bewilligen. Für die übrigen 1½ Millionen wollten die S. C. B. und die N. O. B. aufkommen. Der bundesrätliche Antrag entfachte eine äusserst hitzige, 14tägige Debatte in den Räten. Dabei wurden alle Gründe, welche für und gegen eine Bundessubvention sprachen, eingehend erörtert. Schlussendlich einigte man sich auf einen Kompromiss, den Nationalrat Weck-Reynold (Freiburg) einbrachte. Daraus entstand dann kurz darauf das „Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen" vom 22. August 1878. Das Gesetz weist in grossen Zügen folgenden Inhalt auf:

1. Die Eidgenossenschaft bewilligt den Kantonen, welche sich bei dem Gotthardbahnunternehmen mit Subventionen beteiligt haben, zur Ausrichtung an die durch den internationalen Vertrag vom 12. März 1878 für die Schweiz in Aussicht genommene Subvention von 8 Millionen Franken eine Summe von 4½ Millionen Franken unter der Bedingung, dass diese Kantone 2 Millionen Franken und die beiden Eisenbahngesellschaften, S. C. B. und N. O. B., 1½ Millionen Franken der gesamten Subvention übernehmen.

2. Der Staatsvertrag vom 12. März 1878 bestimmt die Fristen und Modalitäten der Zahlung.

3. Wenn die Nachsubvention von 28 Millionen Franken zur Vollendung der G. B. nicht ausreichen sollte, so bewilligt der Bund keine weiteren Subsidien für das Werk.

4. Der Bundesrat wird ermächtigt, dem Kanton Tessin eine Subvention von 2 Millionen Franken ein für allemal zu geben, um ihm die Vollendung der Monte Ceneribahn zu erleichtern.

5. Eine Subvention von gleichem Betrage, nämlich von je 4½ Millionen Franken, wird ein für allemal auch je für eine dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden.

Mit diesem Gesetz nahm der Bund schwere finanzielle Opfer auf sich. Einerseits versprach er der G. B. inkl. Cenerilinie 6½ Millionen Franken. Andererseits, wohl um die Gleichberechtigung aller Landesteile zu dokumentieren, verpflichtete sich die Eidgenossenschaft mit weiteren 9 Millionen Franken an einer eventuellen Simplon- und Ostalpenbahn. In dem Kompromiss hatte man also versucht, alle Kantone gleich zu behandeln und die G. B. gegenüber einer andern schweizerischen Alpenbahn nicht zu bevorzugen. Dass der Bund in finanzieller Hinsicht der Leidtragende war, geht klar aus dem Bundesgesetz betr. Alpenbahnsubsidien von 1878 hervor. Doch schien man sich darüber keine grossen Sorgen zu bereiten! Die Hauptsache war jetzt, dass das Geld für die schweizerische Nachsubvention der G. B. als gesichert angesehen werden konnte. Vorerst ergriffen nun die Opponenten das Referendum gegen das Alpenbahnsubsidiengesetz. Eine Volksabstimmung wurde notwendig. Der ausserordentlich scharf geführte Kampf[7]) endigte damit, dass sich 278,741 Schweizerbürger für und 115,571 dagegen aussprachen. Einzig Waadt, Graubünden und Appenzell I.-Rh. verwarfen. Damit hiess das Volk das Gesetz gut und bewies wieder einmal mehr seinen gesunden Sinn für Verkehrsfragen. Die Subventionsfrage in der Schweiz war gelöst. Die Verteilung der Nachsubvention gestaltete sich wie folgt:

Bundessubvention laut Gesetz vom 22. August 1878	Fr.	4,500,000.—
S. C. B. und N. O. B.	„	1,500,000.—
Kantonale Nachsubventionen:		
Zürich	„	502,500.—
Bern	„	402,000.—
Aargau	„	402,000.—
Baselstadt	„	402,000.—
Baselland	„	61,500.—
Solothurn	„	50,000.—
Schaffhausen	„	50,000.—
Luzern	„	50,000.—
Thurgau	„	40,000.—
Schwyz	„	30,000.—
Obwalden	„	5,000.—
Nidwalden	„	5,000.—
Total	Fr.	8,000,000.—

[7]) Man vergleiche die für die damalige Zeit erstaunliche Menge von Broschüren etc., welche zur Aufklärung für oder gegen das Gesetz dienten.

Die Gesamtsubventionen beliefen sich nach der finanziellen Rekonstruktion der G. B. auf 119 Millionen Franken, nämlich:

Italien:	Hauptsubvention	Fr. 45,000,000.—
	Nachsubvention.	„ 10,000,000.—
	Cenerisubvention	„ 3,000,000.—
	Total	Fr. 58,000,000.—
Schweiz:	Hauptsubvention	Fr. 20,000,000.—
	Nachsubvention.	„ 8,000,000.—
	Cenerisubvention	„ 3,000,000.—
	Total	Fr. 31,000,000.—
Deutschland:	Hauptsubvention	Fr. 20,000,000.—
	Nachsubvention.	„ 10,000,000.—
	Total	Fr. 30,000,000.—

Der Nachtragsvertrag vom 12. März 1878 erhielt bald seine Genehmigung durch die italienische und die deutsche Regierung. Die G. B. durfte also als endgültig gerettet betrachtet werden. Dennoch tauchte eine neue Schwierigkeit auf, da sich eine Anzahl Aktionäre weigerte, die noch ausstehenden 20 % der Aktien einzuzahlen. Glücklicherweise übernahm ein schweizerisch-deutsches Bankenkonsortium die Deckung, so dass bis 1883 das volle Aktienkapital von 34 Millionen Franken der Gesellschaft zur Verfügung stand. Ebenso war die Einzahlung des für das reduzierte Netz 113 Millionen Franken betragenden Subventionenkapitals 1882 beendet. Eine wesentliche Veränderung erfuhr das Obligationenkapital durch die Neugestaltung der finanziellen Verhältnisse bei der G. B. Vorerst beschloss man seine Erhöhung um 12 Millionen, d. h. von 68 auf 80 Millionen Franken. Es ist dies der Betrag, welcher neben den 28 Millionen Nachsubventionen noch nötig war, um das 40 Millionendefizit zu decken. Neben den 12 Millionen blieben der Gesellschaft aber immer noch für 20 Millionen Franken Obligationen von früher her zu emittieren. Im ganzen besass die G. B. also für 32 Millionen Franken zur Ausgabe bereite Obligationen. Der Nachtragsvertrag vom 12. Februar 1878 enthält die Bedingungen, die für diese Finanzaktion wegleitend waren. Darnach ging die G. B.-Gesellschaft die Verpflichtung ein, „für die früher emittierten Obligationen I., II. und III. Serie von Fr. 48,000,000.—, für die Obligationen IV. Serie von Fr. 20,000,000.— und für einen Betrag von Franken 6,000,000.—, von dem laut dem Schlussprotokolle der internationalen Luzernerkonferenz durch die Gesellschaft ferner zu beschaffenden Kapital von Fr. 12,000,000.—, ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linie Immensee-Pino, die Abzweigung von Cadenazzo nach Locarno und die Strecke Lugano-Chiasso zu errichten[8])". Auf die restlichen 6 Millionen Franken des Obligationenkapitals erstellte man ein Pfandrecht zweiten Ranges

[8]) Vgl. Geschäftsbericht der G. B. von 1879, S. 8.

der nämlichen Linien. Anlässlich der Ausgabe dieser Obligationen im Wert von 32 Millionen Franken ergaben sich für das Unternehmen ansehnliche Verluste. Der Kurs für die ersten 20 Millionen Franken von 95 % hatte eine Einbusse von 1 Million Franken zur Folge. Aber auch die beiden 6-Millionenanleihen verursachten schwere Kapitalverluste, nämlich[9]): das Anleihen I. Ranges von 6 Millionen laut Vertrag vom 4. März 1879 (à rund 78 %) Fr. 1,315,524.— und das Anleihen von 6 Millionen II. Ranges (Kurs rund 80 %) Fr. 1,207,500.—. Das Obligationenkapital änderte sich darauf bis 1884 nicht mehr. In diesem Jahr entschloss sich die Gesellschaft, eine Konversion der 5 %igen Anleihen in 4 %ige durchzuführen. Zu dem Zweck traf die G. B. eine Vereinbarung mit einem italienisch-schweizerisch-deutschen Konsortium. Man kam überein, ein 4 %iges 100-Millionenanleihen aufzunehmen, das zur Konversion der 5 %igen G. B.-Darlehen dienen sollte. Die ganze Finanzaktion war natürlich schrittweise auszuführen. Der Betrag der Kursverluste auf den 1884 konvertierten Obligationen nebst Unkosten erreichte laut Geschäftsbericht Fr. 3,247,329.—. In den darauffolgenden Jahren machte die Konversion weitere Fortschritte. 1885 verzeichnete die G. B. Fr. 2,653,604.— als Kursverlust auf dem 4 %igen Anleihen.

Damit sind wir am Ende unserer Betrachtung der finanziellen Verhältnisse bei der G. B. von der Gründung bis zum Jahr 1885 angelangt. Es bleibt uns zum Schluss noch übrig, ein Wort über die sog. Cenerilinie zu verlieren. Fällt doch die endgültige Regelung dieser Frage auch in die vorliegende Zeitperiode! Im Zusatzvertrag vom 12. März 1878 hatte man den Bau der Linie Giubiasco-Lugano (Cenerilinie) hinausgeschoben. Das Bundesgesetz betr. Alpenbahnsubsidien vom 22. August 1878 ermächtigte dann den Bundesrat, dem Kanton Tessin eine Subvention von 2 Millionen Franken zur Vollendung der Monte-Ceneribahn zu gewähren. Da eine Verbindung des Sotto Ceneri mit dem übrigen Tessin den durchgehenden Verkehr von Chiasso bis Immensee gestattete, interessierte sich auch Italien für die Ausführung der Strecke Lugano-Giubiasco. Der Bundesrat nahm deshalb Verhandlungen mit der italienischen Regierung auf. Man einigte sich schliesslich in folgendem Sinne. Die Baukosten der Cenerilinie waren auf total 12 Millionen Franken veranschlagt. Eine Subvention von 6 Millionen Franken wurde festgesetzt. Italien übernahm 3, die schweizerische Eidgenossenschaft 2 und der Kanton Tessin 1 Million. Weitere 5 Millionen in Obligationen sollten für die momentanen Bedürfnisse der Ceneribahn genügen. Ein Syndikat, bestehend aus der Bank der italienischen Schweiz in Lugano, der Basler Handelsbank und der HH. Figli Weill-Schott & Co. in Mailand, verpflichtete sich für diese 5 %igen Obligationen erster Hypothek auf der Monte-Ceneristrecke zum Kurse von 90 %, abzüglich 2 % Kommission. Der Verlust erreichte demnach Fr. 600,000.—. Damit war das für den Bau der Cenerilinie notwendige Kapital gesichert. Auch hier bewirkten die staatlichen Subventionen der Schweiz und von Italien die beschleunigte Erstellung der so wichtigen G. B.-Teilstrecke.

---

[9]) Vgl. Geschäftsbericht der G. B. von 1879, S. 18.

III. Die Weiterentwicklung und die finanziellen Einbussen der G. B. von 1885 bis 1909.

Von Jahr zu Jahr besserte sich die finanzielle Lage der G. B. in erfreulicher Art und Weise. Ueberall begann man zu spüren, in wie hohem Masse die G. B. fördernd auf Handel und Gewerbe einwirkte und welch wichtige Lebensader die Bahn nicht nur für die Schweiz, sondern auch für Italien und Deutschland war. Der Verkehr nahm auf den neu eröffneten Strecken einen nie geahnten Aufschwung und brachte der Bahn stets steigende Einnahmen. Dies beweist uns am besten eine Zusammenstellung der Transporteinnahmen:

Jahr	Transporteinnahmen
1886	Fr. 9,821,475.—
1887	„ 11,453,240.—
1888	„ 11,631,499.—
1889	„ 12,723,371.—
1890	„ 12,704,582.—
1891	„ 12,992,402.—
1892	„ 13,851,411.—
1893	„ 14,313,098.—
1894	„ 15,501,530.—
1895	„ 15,727,516.—
1896	„ 16,285,908.—
1897	„ 17,084,247.—
1898	„ 17,741,324.—
1899	„ 19,361,911.—
1900	„ 20,135,291.—
1901	„ 19,771,906.—
1902	„ 20,386,812.—
1903	„ 22,167,542.—
1904	„ 22,600,641.—
1905	„ 24,392,651.—
1906	„ 27,390,809.—
1907	„ 29,364,180.—
1908	„ 28,106,948.—

Das rapide Ansteigen der Einnahmen wirkte sich natürlich auf den Finanzhaushalt der G. B. äusserst günstig aus. So sehen wir, dass beispielsweise die Aktiendividende, welche 1886 noch 3½ % betrug, 1888 schon 6 % ausmachte und von da an ein einziges Mal (1897 = 5,8 %) unter diesen Betrag sank.

Doch betrachten wir jetzt die Entwicklung der finanziellen Verhältnisse etwas näher! Die Jahresrechnung von 1886 weist gegenüber derjenigen von 1885 keine wesentlichen Aenderungen auf. Aktien- und Subventionskapital blieben sich gleich. Eine Konversion von 5 %igen Obligationen in 4 %ige musste zum Kurs von 90¼ % getätigt werden und ergab einen Verlust von Fr. 121,589.—. Aehnlich war die Situation im Jahr 1887. Der anlässlich der weitern Konversion erlittene Verlust erreichte damals Fr. 782,691.—. 1888 hatte die Abwicklung der Konversion

der 5 %igen Obligationen eine Einbusse von Fr. 184,127.— zur Folge. Der Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1887 auferlegte dann der G. B. die Verpflichtung, auf den Strecken Airolo-Biasca und Göschenen-Erstfeld ein zweites Geleise zu erstellen. Das erforderte neue Geldmittel und man erhöhte aus dem Grund das Aktienkapital von 34 auf 40 Millionen Franken. 3 Millionen wurden sogleich zum Parikurs emittiert. Die Einzahlung der übrigen 3 Millionen sollte auf den 1. Januar 1891 erfolgen. In den nächsten Jahren passierte in finanzieller Hinsicht nicht viel Interessantes. Infolge der Umwandlung von 5 %igen Obligationen in 4 %ige büsste die Gesellschaft 1889 Fr. 119,168.— und 1890 Fr. 177,563.— ein. Der Betrag vermehrte sich um Fr. 136,686.— anlässlich des Verkaufs des Verwaltungsgebäudes Bellevue durch die G. B. Laut Beschluss der Bundesversammlung vom 19. Juni 1890 musste mit dem Bau der nördlichen Zufahrtslinien (Zug-Arth und Immensee-Luzern) demnächst begonnen werden. Die dazu notwendigen 14 Millionen Franken wollte sich die Gesellschaft durch eine erneute Erhöhung des Aktienkapitals um 10 Millionen Franken und durch ein 4-Millionenanleihen sichern. 20,000 neue Aktien à Fr. 500.— fanden sofortige Abnahme zum Kurs von 110 %. Das nun 50 Millionen Franken betragende Aktienkapital blieb in der Folge bis zum Rückkauf der G. B. durch den Bund unverändert. Bei der letzten Aktienausgabe machte die Gesellschaft also ein gutes Geschäft. Jedenfalls zeigt uns der Kurs von 110 %, dass das Vertrauen in die Bahn mächtig gefestigt war. Auch das verlustlos aufgenommene 4-Millionenanleihen bekräftigt unsere Ansicht. Als weitere Konversionsverluste nennen wir für 1891 Fr. 1,722,500 und 1892 Fr. 326,306.—. Die starke Einbusse von 1891 ist in Zusammenhang zu bringen mit dem grossen Fortschritt, den die Konversion in demselben Jahre machte. So betrugen die 5 %igen Obligationen auf 31. Dezember 1890 Fr. 19,937,500.— und die 4 %igen Fr. 71,057,000.—. Der Bestand am 31. Dezember 1891 lautete aber: 5 %ige Obligationen Franken 4,090,500.— und 4 %ige Fr. 90,273,000.—. 1893 und 1894 verlor die G. B. auf untergegangenen Anlagen und Einrichtungen total Franken 227,333.—. Unterdessen riefen namentlich der Bau des zweiten Trasses sowie die Zufahrtslinien im Norden eine stete Vermehrung der Baukosten hervor. Das erneute Finanzbedürfnis bedingte eine Abänderung des Finanzplans. Weil der Geldmarkt im Moment günstig war, wollte man das 4 %ige 100-Millionenanleihen aus dem Jahr 1884 künden und eine Konversion in ein anderes Anleihen mit niedrigerem Zinsfuss vornehmen. Gleichzeitig gedachte man das Obligationenkapital zu erhöhen. Die Generalversammlung der G. B.-Aktionäre vom 27. September 1894 fasste den Beschluss, es sei die Verwaltung zu ermächtigen, zum Zwecke der Konversion des bestehenden 4 %igen Anleihens der G. B. und zur Deckung der weitern Baubedürfnisse 3½ %ige Obligationen im Betrag von 125 Millionen Franken auszugeben. Auf diesem neuen Anleihen trat schon im ersten Jahr ein Kursverlust von Fr. 1,135,465.— ein. Das Bild änderte sich jedoch rasch, indem die G. B. in den nächsten Jahren auf dem 125-Millionenanleihen Emissionsgewinne verzeichnete. 1896 brachte noch eine Einbusse auf untergegangenen Einrichtungen von Fr. 42,363.—. Im selben Jahr verlor die G. B. Fr. 26,900.— auf dem Elektrizitätswerk an der Marobbia (Giubiasco). Nachdem die Gesellschaft bereits das Projekt

verfasst und die genannte Summe in das Werk gesteckt hatte, überliess sie den Bau der Gemeinde Bellinzona. Ende 1898 blieben von den 125 Millionen noch für 7 Millionen Obligationen zur Emission übrig. Die verschiedenen Serien hatte man alle über dem Parikurs absetzen können. Veränderungen in den Verhältnissen des Geldmarktes liessen es indes nicht für ratsam erscheinen, die restlichen 7 Millionen an Obligationen auszugeben. Das bestätigten die 1899 verkauften Obligationen im Wert von Fr. 700,000.—, auf denen die G. B.-Gesellschaft Fr. 6000.— als Kursverluste abschreiben musste. Man versuchte daher, den Geldbedarf anderweitig zu befriedigen. Es gelang in Form einer 4 %igen 10-Millionen-Obligationenemission vom 1. Oktober 1899, welcher der Erfolg nicht versagt blieb. Schon die erste Einzahlung endigte für die G. B. ohne Verluste. Auch die übrigen Serien wurden in den nächsten Jahren nach und nach verlustlos eingelöst. Für die meisten von ihnen galt der Parikurs. Einige waren für die Gesellschaft sogar mit Gewinn verbunden. Die Jahresrechnungsbilanz von 1903 weist die noch nicht einbezahlten Obligationenkapitalien mit 10,8 Millionen Franken aus.

In jener Zeit beschäftigte die Leitung der G. B. ein Problem, auf das wir hier kurz eintreten müssen. Es handelt sich dabei um eine Lohnbewegung, welche 1903 ihren Höhepunkt erreichte. Durch das am 17. Oktober 1900 in Kraft getretene Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen fühlten sich die Beamten und Angestellten der G. B. gegenüber dem S. B. B.-Personal benachteiligt und verlangten deshalb eine finanzielle Besserstellung. Trotzdem 1896/97 bei einer allgemeinen Lohnbewegung die Besoldungsverhältnisse der G. B. neu geregelt worden waren, mussten also einige Jahre später wieder Schritte unternommen werden, um den Konflikt beizulegen. Nach einer Eingabe vom 14. Dezember 1902, der Antwort vom 31. Januar 1903, einer Versammlung desselben Jahres und verschiedenen mündlichen Verhandlungen kam die Bewegung im April 1903 zum Abschluss. Das Personal sah seine Forderungen grösstenteils in Erfüllung gehen, was wiederum für die Bahn eine finanzielle Mehrbelastung bedeutete[10]).

Im Hinblick auf die bevorstehende Verstaatlichung der G. B. unterliess es die Gesellschaft in den nächsten Jahren, neue Finanzoperationen vorzunehmen. Sie versuchte vielmehr, ihren momentanen Stand zu wahren. Daneben bestand ihre Hauptaufgabe im Studium dieser für das ganze Unternehmen so wichtigen Frage des Rückkaufs. Hiebei ergaben sich nämlich gar bald eine Unmenge von Schwierigkeiten. Die grössten Differenzen zeigten sich bei der Berechnung des Uebernahmepreises. Hauptsächlich der „Reinertrag" und das „Anlagekapital" waren die umstrittenen Begriffe. Als erster konzessionsgemässer Rückkaufstermin galt der 1. Mai 1909. Auf das Datum schien aber eine gütliche Verständigung ausgeschlossen. Ganz im Gegenteil nahm der Kampf immer grössere Formen an und erregte überall starkes Aufsehen. Auch das Ausland beschäftigte sich mit der Angelegenheit. Die lebhafte Anteilnahme in den fremden Staaten erklärt sich, wenn wir uns vor Augen halten, dass von insgesamt 27,694 Aktionären der G. B. 26,347 im Ausland und nur 1347 in der

[10]) Vgl. Geschäftsbericht der G. B. von 1902, S. 9 ff.

Schweiz wohnten[11])! Der Streit um die Rückkaufssumme führte bis vor Bundesgericht. Trotzdem der Bund die G. B. am 1. Mai 1909 übernahm, setzte man den endgültigen Ankaufspreis erst im Vergleich vom 10. Juni 1911 mit Fr. 83,750,000.– fest[12]). Dieser Summe lag folgende Rechnung zugrunde:

25facher Wert des konzessionsmässigen Reinertrags	Fr.	212,500,000.—
abzüglich das 3½ %ige Oblig.-Anleihen der G. B...	„	117,090,000.—
Restforderung	Fr.	95,410,000.—

Auf Grund des Vergleichs brachte man hievon in Abzug:

als Fehlbetrag im Erneuerungsfonds	Fr.	7,655,797.—
als Defizit der Hilfskasse	„	4,004,203.—
Total	Fr.	11,660,000.—
Bleibt als Rückkaufspreis	Fr.	83,750,000.—

Der Betrag wurde der G. B. i. L. in 4 %igen S. B. B.-Obligationen zum Parikurs bezahlt. Die Ausgabe der Obligationen erfolgte in:

40,000 Obligationen à Fr. 500.— Litt. A Nr. 1-40,000	Fr.	20,000,000.—
43,750 Obligationen à Fr. 1000.— Litt. B Nr. 1-43,750	„	43,750,000.—
4,000 Obligationen à Fr. 5000.— Litt. C Nr. 1- 4,000	„	20,000,000.—
Total	Fr.	83,750,000.—

Damit fand die Verstaatlichung der G. B. ihren Abschluss und die erste grosse Alpenbahn reihte sich würdig in das Netz der S. B. B. ein. Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, die finanziellen Auswirkungen des Rückkaufs der G. B. durch den Bund weiter zu verfolgen. Darüber ist ja schon so viel geschrieben worden! (Vgl. Diethelm u. a.) Wir wollen uns im nächsten Kapitel nun noch einen Ueberblick über die Kapitalverluste der G. B. und deren Ursachen verschaffen.

IV. Zusammenfassung der Kapitalverluste.

Dass ein Werk, wie es die G. B. darstellt, viel Geld verschlang, ist selbstverständlich. Das für den Bau verwendete Kapital betrug bei der Auflösung der G. B.-Gesellschaft 1909 rund 297 Millionen Franken. Die Baukosten der G. B. stellten sich zwei- bis dreimal so hoch wie bei andern Eisenbahngesellschaften[13]). Die Erklärung dazu finden wir im kostspieligen

[11]) Vgl. Tabelle auf Seite 109.

[12]) Vgl. Bericht und Antrag der Liq.-Komm. an der ausserordentlichen G. V. der Aktionäre der G. B. i. L. vom 26. August 1911, Beilage 1.

[13]) Zum Vergleich erwähnen wir die Baukosten pro Bahnkilometer folgender Eisenbahnen:

G. B.	Fr.	954,079.—
S. C. B.	„	360,759.—
J. S.	„	302,066.—
V. S. B.	„	288,812.—
N. O. B.	„	257,168.—
Badische Staatseisenbahnen .	„	408,750.—
Sächsische Staatseisenbahnen	„	391,554.—

Bau der Gotthardbahn als Gebirgslinie. Infolge der grossen Geldbedürfnisse gestaltete sich die Kapitalbeschaffung zeitweise sehr schwierig und war daher mit Verlusten verbunden. Wir stellen sie in der nachfolgenden Tabelle in historischer Reihenfolge zusammen:

Kapitalverluste der G. B.:

Kursverlust auf Aktien			Fr.	2,970,150.—
Verluste anlässlich der Obligationenemissionen:				
1871—1875	(48 Millionen zum Kurs von 95 %)		„	2,400,000.—
1879	anl. Rekonstruktion (6 Mill. 1. Hyp.)		„	1,318,535.—
1879	„ „ (6 „ 2. Hyp.)		„	1,207,500.—
1879	„ „ (20 „ zum Kurs v. 95%)		„	1,000,000.—
1879	Verlust auf Monte-Ceneri-Anleihe (5 Mill. à 88 %)		„	600,000.—
1884	„ anl. Konversion		„	3,247,329.—
1885	„ „ „		„	2,653,604.—
1886	„ „ „		„	121,589.—
1887	„ „ „		„	782,691.—
1888	„ „ „		„	184,127.—
1889	„ „ „		„	119,168.—
1889	„ auf Bellevueverkauf (siehe S. 96)		„	136,686.—
1890	„ anl. Konversion		„	177,563.—
1891	„ „ „		„	1,722,500.—
1892	„ „ „		„	326,306.—
1893	„ auf untergegangenen Anlagen etc.		„	126,280.—
1894	„ auf untergegangenen Anlagen etc.		„	101,053.—
1895	„ „ 125 Mill.-Anleihe		„	1,135,465.—
1896	„ „ untergegangenen Anlagen etc.		„	42,363.—
1896	„ „ Elektrizitätswerk Marobbia (siehe Seite 96)		„	26,900.—
1899	„ anl. Konversion		„	6,000.—
		Totalverlust	Fr.	20,405,809.—

Aus der Tabelle geht hervor, dass die G. B. im ganzen rund 20½ Millionen Franken verlor. Jetzt drängt sich natürlich die Frage nach den Ursachen dieser Kapitalverluste auf. Dazu ist folgendes zu sagen. Viele Einbussen erfolgten in der Zeit der allgemeinen Eisenbahnkrise Ende der 70er Jahre. Damals war ja bekanntlich die Beschaffung des Kapitals sehr schwierig und alle Bahngesellschaften hatten mehr oder weniger grosse Verluste zu verzeichnen. Nach der Krisenzeit verlor das Unternehmen grössere Geldsummen fast ausschliesslich anlässlich der verschiedenen Konversionen von höher verzinsbaren Anleihen in solche zu einem niedrigeren Zinsfuss. Vielfach wurden bei diesen Umwandlungen die Verluste durch den tieferen Zins aufgehoben. Auf diese Erscheinung haben wir schon früher bei der Besprechung der S. C. B. hingewiesen. Vor allem halten wir aber fest, dass fast alle Verluste der G. B. bei Anlass von Aktien- und Obligationenemissionen entstanden sind. Grosse Einbussen auf untergegangenen Anlagen oder gar auf angefangenen und nicht vollendeten

Linien liegen bei der G. B. nicht vor. Es ist dies ein erfreuliches Zeichen für das Unternehmen! Den Umstand dürfen wir nicht als selbstverständlich annehmen; haben wir doch gesehen, was für enorme Verluste andere Eisenbahngesellschaften auf dieses Konto buchen mussten! Es heisst also vorsichtig sein bei der Beurteilung, ob man die Kapitalverluste der G. B. hätte vermeiden können oder nicht. Eins ist sicher: Die Leitung der Bahn entledigte sich ihrer nicht immer leichten Aufgabe mit Erfolg, indem sie den ganzen Betrieb mustergültig organisierte. Die Rechnungsführung der G. B. war unbestreitbar seriös[14]). Auch kann von leichtsinnigen Aktien- und Obligationenausgaben, die der G. B. unnötige Verluste verursacht hätten, keine Rede sein. Im Gegenteil stellen wir die Behauptung auf, dass für die finanziellen Einbussen in dem Fall zum Grossteil die jeweilige Ungunst der Zeit für Kapitalgeschäfte verantwortlich ist. Das grosse Geldbedürfnis zum Bahnbau machte die Finanzaktionen jedoch unbedingt notwendig und auf diese Art und Weise ist es erklärlich, dass die G. B. im Laufe der Zeit rund 20½ Millionen Franken einbüsste.

Zum Schlusse haben wir noch die Frage zu beantworten, ob die G. B.-Gesellschaft ihre erlittenen Kapitalverluste auch amortisierte. Dazu entnehmen wir der „Studie über schweizerische Eisenbahnfragen", Heft 27 aus dem Jahre 1895, nachstehende Tabelle zum Vergleich der Verhältnisse bei den fünf Hauptbahnen. Die zu amortisierenden Verwendungen waren in folgendem Umfang von 1884—1893 in die Bilanzen der betreffenden Gesellschaften eingestellt:

	S. C. B.	*G. B.*	*J. S.*	*N. O. B.*	*V. S. B.*
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1884.....	20,769,257	9,287,517	49,223,060	24,826,000	11,360,633
1885.....	20,518,805	11,811,123	48,907,155	24,494,471	10,909,123
1886.....	20,262,764	11,802,712	47,491,805	23,454,470	10,455,233
1887.....	19,802,764	12,370,203	46,950,534	22,834,471	10,001,233
1888.....	19,324,364	13,894,523	46,363,151	19,654,471	9,446,733
1889.....	18,804,983	13,917,617	45,775,655	18,950,826	8,995,933
1890.....	18,287,546	13,853,109	11,877,461	18,460,825	8,544,533
1891.....	17,749,412	15,323,856	8,715,749	17,950,826	8,093,333
1892.....	17,825,774	15,388,339	8,663,759	17,446,842	7,640,933
1893.....	17,277,153	15,242,323	8,610,186	16,936,842	7,372,098

Bei der S. C. B., J. S., N. O. B. und V. S. B. nahm der Betrag der zu amortisierenden Verwendungen also ab, während wir bei der G. B. eine Zunahme konstatieren. Auf den ersten Blick hat es daher den Anschein, als ob bei der G. B. überhaupt keine Amortisationen stattgefunden hätten. Diese Meinung ist jedoch irrtümlich! Die jährliche Amortisationssumme der G. B. von 1884—1895 betrug durchschnittlich nämlich Fr. 242,363.—. Der Anstieg des Kontos in der eben angedeuteten Weise ist auf die Ein-

[14]) Wir erinnern nur an die laut Rechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883 durchgeführte Bilanzbereinigung. Damals hatte die G. B. Fr. 6,160,188.— aus der Bilanz zu entfernen. Bei den andern Hauptbahnen betrugen die Summen: S. O. S. Fr. 48,698,309.—; N. O. B. Fr. 25,000,000.—; S. C. B. Fr. 20,491,007.— und V. S. B. Fr. 11,514,933.—. Vgl. B. Bl. 1886 I, S. 666 ff.

bussen anlässlich der Anleihen zurückzuführen. Diese Kursverluste wurden immer auf das Konto „Zu amortisierende Verwendungen" gebucht und verursachten so dessen stete Erhöhung trotz den vorgenommenen jährlichen Abschreibungen. Und da ja die auf den Anleihen verzeichneten Verluste gross waren, erklärt sich das starke Ansteigen des Kontos um 6 Millionen während neun Jahren. Es ist denn auch auffallend, wie das Konto zurückging, als die Kursverluste um die Jahrhundertwende aufhörten und die Obligationen mit Gewinn emittiert werden konnten. Von 1900 an war die G. B.-Gesellschaft sogar imstande, „ausserordentliche Amortisationen von Kursverlusten und Unkosten" auf dem Aktien- und Obligationenkapital in folgendem Umfang vorzunehmen:

1900.....	Fr.	1,000,000.—
1901.....	„	1,000,000.—
1902.....	„	1,000,000.—
1903.....	„	1,200,000.—
1904.....	„	1,000,000.—
1905.....	„	1,500,000.—
1906.....	„	1,200,000.—
1907.....	„	1,200,000.—
Total	Fr.	9,100,000.—

Auf diese Art und Weise vermochte die Bahn die zu amortisierenden Verwendungen bis zum 31. Dezember 1908 auf Fr. 3,554,690.— hinabzudrücken. Noch 1895 aber hatte die G. B. von allen schweizerischen Eisenbahnen am meisten ungetilgte Verluste besessen, nämlich für Franken 18,620,338.— (S. C. B. für Fr. 18,279,629.—; N. O. B. Fr. 16,785,008.—; J. S. Fr. 11,603,126.— und V. S. B. Fr. 9,532,969.—). Die beträchtliche Senkung der Non-Valeurs in der G. B.-Bilanz durch die jährlichen Abschreibungen ist unbedingt ein Verdienst der Bahnleitung, welche darauf bedacht war, zu Beginn des 20. Jahrhunderts bei zunehmenden Verkehrseinnahmen die nötigen Massnahmen zu treffen, um dem gigantischen Werk eine gesunde finanzielle Basis zu sichern. So wurden die namhaften Verluste der G. B. zu einem schönen Teil wenigstens aus den Geschäftsbüchern zum Verschwinden gebracht. Das ändert natürlich nichts an der Tatsache ihres Bestehens. Andererseits wirft aber der Umstand, dass die Gesellschaft bestrebt war, mit den erzielten Ueberschüssen die Verluste zu tilgen, ein äusserst günstiges Licht auf die Führung des Unternehmens. Hätten alle schweizerischen Hauptbahnen vor der Verstaatlichung nach diesem Prinzip gehandelt, so wäre vielen von ihnen die Auswirkungen der Kapitalverluste erspart geblieben! In der Hinsicht dürfen wir jedenfalls die G. B. vorbildlich nennen.

SIEBENTES KAPITEL

Zusammenstellung der Kapitalverluste der sechs schweizerischen Hauptbahnen in der Zeit von deren Gründung bis zur Eisenbahnverstaatlichung.

In diesem letzten Kapitel verbleibt uns noch die Aufgabe, die Kapitalverluste, welche bei den schweizerischen Hauptbahnen vor deren Rückkauf durch den Bund entstanden sind, zusammenzustellen. Dabei erfassen wir, wie bisher, die Einbussen auf angefangenen und nicht vollendeten Linien, untergegangenen Anlagen, zusammengebrochenen Gesellschaften sowie die Kursverluste auf den ausgegebenen Aktien und Obligationen; nicht aber die Betriebsdefizite. Dennoch sind wir uns wohl bewusst, dass auch diese Betriebsverluste bei unseren Bahnen sehr grosse Summen ausmachen. Es sei an dieser Stelle nur an die reine Betriebseinbusse bei der N. O. B. anno 1876 von Fr. 1,201,624.— (vgl. S. 38), oder an das Defizit der Neuenburger Jurabahn von 1900 bis 1911 mit Fr. 961,165.99 (siehe Seiten 47 und 48) erinnert! Es würde jedoch den Rahmen unserer Arbeit ganz beträchtlich übersteigen, wollten wir genaue diesbezügliche Untersuchungen anstellen.

Wie wir schon gesehen haben, bilden die Kursverluste auf den Aktien- und Obligationenemissionen einen Hauptbestandteil der Geldeinbussen bei den Eisenbahngesellschaften. Es rechtfertigt sich aus dem Grunde, hier einige Worte über diese Kursverluste zu sagen. Was versteht man eigentlich darunter? Wir definieren sie als die Differenz, die bei der Aktienausgabe oder der Aufnahme eines Anleihens zwischen dem Nominalbetrag der Aktien oder Obligationen und dem in Wirklichkeit vom Aktionär oder Obligationär unter dieser Nominalsumme einbezahlten Betrag besteht. Im Grunde genommen sind diese Kursdifferenzen also Schulden. Früher wurden sie aber von den Bahngesellschaften einfach auf das Baukonto geschrieben und erschienen als Aktiven. Dies bedeutete eine Fälschung des Vermögensstandes der Eisenbahnunternehmungen und somit eine Irreführung des Publikums. Erst das Rechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883 schaffte Ordnung, indem jede Bahn eine Bilanzbereinigung durchzuführen hatte. Das Baukonto erfuhr dadurch eine Säuberung[1]). Der Bundesrat setzte eine Amortisationsfrist fest. Das Gesetz zielte auf eine Tilgung der „Non-valeurs" ab. Zu diesen „Non-valeurs" gehörten auch die Kursverluste, welche von da an in einem neuen Posten der Bilanzen, genannt „Zu amortisierende Verwendungen", figurierten. Ihre Amortisation nach bestimmtem Plan bedeutete jedoch für die Eisenbahn-

[1]) Wir verweisen beispielsweise nur auf die ungehörige Belastung des Baukontos bei der N. O. B.

gesellschaften eine Vermögensvermehrung, „indem die amortisierten Beträge, welche der Gewinn- und Verlustrechnung belastet wurden, zur Vermehrung der verfügbaren Mittel oder zur Tilgung von Anleihen verwendet werden konnten[2])". Auf diese Art und Weise hat der Bund durch einen gesetzlichen Erlass die Amortisation der Kursverluste befohlen.

Viele schweizerische Eisenbahnpapiere besassen besonders in Krisenzeiten überhaupt keinen Kurs. Diese Tatsache ist wichtig für die Bestimmung der Kapitalentwertung der Bahnen. Unter der Kapitalentwertung verstehen wir die Differenz von Nominal- und Kurswert. In den „Schweizerischen Zeitfragen" 1877, Heft 1, finden wir auf Seite 18 eine Berechnung der Kapitalentwertung für die Jahre 1874—1877, die aber nicht Anspruch auf unbedingte Genauigkeit erheben darf, weil nicht jeder Kurswert kontrollierbar ist. Darnach war jeweilen anfangs März (ausschliesslich der Werte für die Vergnügungs- und Lokalbahnen):

Der Nominalbetrag:	1874	Fr. 580,114,797.—
	1875	„ 663,367,811.—
	1876	„ 739,896,566.—
	1877	„ 803,139,917.—
Der Kurswert:	1874	„ 479,744,388.—
	1875	„ 519,657,484.—
	1876	„ 527,817,137.—
	1877	„ 528,662,801.—
Die Entwertung:	1874	„ 100,370,409.—
	1875	„ 143,710,327.—
	1876	„ 212,079,429.—
	1877	„ 274,477,116.—

Die Entwertung der Schweizerbahnen betrug im März 1877 somit	Fr. 274,477,116.—
Dazu kamen noch die Subventionen à fonds perdu mit	„ 114,363,538.—
sowie vom Baukapital ohne offiziellen Kurs (Franken 108,026,285.—) 50 % Taxwert oder	„ 54,013,142.—
Die *Totalentwertung* des Aktien- und Obligationenkapitals erreichte anno 1877 also	Fr. 442,853,796.—

Dieser Betrag machte zu jener Zeit mehr als die Hälfte des aufgebrachten Kapitals aus. Dazu ist allerdings zu bemerken, dass das Jahr 1877 den Höhepunkt der Eisenbahnkrise bedeutet und es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Entwertung in jenem Zeitpunkt besonders gross war. Sind doch die Kurswerte der Eisenbahnpapiere vor- und nachher nie mehr so tief gesunken! Die Summe von rund 443 Millionen Franken ist effektiv nicht verloren gegangen, sondern ist nur als damalige momentane Entwertung der Eisenbahnaktien und Obligationen anzusehen. Mit dem Kursanstieg auf pari oder sogar darüber hörte die Kapitalentwertung ja wieder auf.

[2]) Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betr. Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, S. 95.

Doch kommen wir zu unserer eigentlichen Aufgabe zurück und stellen wir die Verluste, welche die schweizerischen Hauptbahnen in der Zeit ihrer Gründung bis zur Verstaatlichung erlitten haben, in nachfolgenden Tabellen zusammen. Hinsichtlich der einzelnen Posten verweisen wir jeweils auf unsere früheren, anlässlich der Besprechung der verschiedenen Bahnen gemachten Ausführungen.

Die *Kapitalverluste* bei den sechs privaten Hauptbahnen:

1. Die Kapitalverluste der S. C. B.:

Verlust anlässlich des Verkaufs von Aktien an Pereire & Crédit mobilier in Paris 1855 (s. S. 15)		Fr. 1,800,000.—
Verlust auf 12-Millionenanleihe 1857 (s. S. 15)		„ 1,200,000.—
Kursverluste auf Aktien- und Obligationenemissionen von 1870—1900 (vgl. Aufstellung S. 17).....		„ 15,760,958.—
Einbussen auf angefangenen und nicht vollendeten Linien: Langenthal-Wauwyl ...	Fr. 2,116,967.—	
Wasserfallenbahn.....	„ 1,228,200.—	
Solothurn-Schönbühl....	„ 767,893.—	
	Fr. 4,113,060.—	„ 4,113,060.—
	Totalverlust	Fr. 22,874,018.—

2. Die Kapitalverluste der V. S. B.:

Verlust der Schweiz. Südostbahn anlässlich des Vertragsbruchs von Pickering (s. S. 19)		Fr. 1,380,000.—
Verlust bei der Fusion der St. Gall.-app. Eisenbahngesellschaft mit der Schweiz. Südostbahn und der Glattalbahngesellschaft 1856 (vgl. S. 21).....		„ 11,761,100.—
Einbusse auf 9-Mill-Anleihen von 1858		„ 1,062,000.—
„ „ Ausgabe von Aktien und Obligationen 1859 (S. 21).....		„ 5,750,000.—
„ „ 1½-Mill.-Anleihen 1860		„ 320,000.—
„ anlässlich Reorganisation 1865 (vgl. S. 22)		„ 59,450.—
Kursverluste auf Obligationen von 1872—1880 (vgl. S. 23)		„ 1,245,865.—
	Totalverlust	Fr. 21,578,415.—

3. Die Kapitalverluste der N. O. B.:

Finanzielle Einbussen der Nationalbahn (s. S. 30)....		Fr. 28,800,000.—
Kursverluste der N. O. B. auf Aktien und Obligationen von 1853 bis 1878 (detaillierte Tabelle S. 37).....		„ 4,399,606.—
Dito von 1879 bis 1899 (Tabelle S. 40).....		„ 19,157,380.—
Verschiedene Verluste (vgl. S. 38, 41 und 43): Entschädigung an Aargau für den Verzicht des Bahnbaus über Lenzburg; Verlust auf Zürich - Luzern, Bülach - Regensberg, Effretikon - Hinwil, Sulgen - Gossau und Rechtsufrige Zürichseebahn ..... Total		„ 12,497,195.—
	Totalverlust	Fr. 64,854,181.—

4. Die Kapitalverluste des J. I.:

Verlust auf Anleihen Stockmayer 1859 (s. S. 45)	Fr.	40,357.—
„ anlässlich Konkurs 1865 (S. 46)	„	13,424,495.—
„ anlässlich Ankauf d. J. I. durch die Bern. Jurabahnen 1875 (vgl. S. 46)	„	1,200,000.—
Kursverlust auf 1½-Mill.-Anleihen (S. 46)	„	120,000.—
Totalverlust	Fr.	14,784,852.—

5. Die Kapitalverluste der J. S.:

a) Franco-Suisse: Verlust auf Obligationenemissionen 1859 und 1860	Fr.	737,708.—
b) Westbahn: Verkaufskommission der Streckenkonzession Morges-Yverdon an Ing. Sulzberger (s. S. 52)	„	1,000,000.—
Verlust auf Aktienausgabe (S. 52)	„	4,375,000.—
Verlust auf Obligationenausgabe (S. 52)	„	109,950.—
c) Lausanne - Freiburg - Bernergrenze-Bahn: Verlust auf 7½-Mill.-Anleihe (vgl. S. 54)	„	375,000.—
d) Suisse-Occidentale: Verlust anlässlich Fusion im Jahre 1873 (Details S. 55 und 56)	„	11,000,000.—
Einbusse auf 20-Mill.-Anleihe 1874 (s. S. 56)	„	4,000,000.—
Einbusse anlässlich Liquidation der Bahn Jougne-Eclépens	„	6,800,000.—
e) Ligne d'Italie: Verlust anlässlich des ersten Konkurses (vgl. S. 57)	„	25,732,055.—
Eine genaue Feststellung ist hier nicht möglich. (Vgl. S. 60!) Der Verlust vorliegender Summe steht jedoch fest. Wahrscheinlich ging auch das ganze Anleihen von 1868 im Betrag von 7 Millionen verloren. Wir verzichten aber auf die Anführung dieser Summe, da uns die Unterlagen zum Beweis für die Einbusse der 7 Millionen fehlen.		
f) Simplonbahn: Verlust auf Obligationenausgabe (S. 61)	„	288,797.—
g) Ost-Westbahn: Verlust anlässlich der Uebernahme durch den Staat Bern anno 1861 (vgl. ausführliche Tabelle auf Seite 65)	„	4,826,397.—
h) Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern: Einbusse auf 10-Mill.-Obligationenemission 1872 (S. 66 und 67)	„	513,560.—
Verlust anlässlich der Uebernahme durch den Staat Bern im Jahr 1877 (s. S. 68 und 69)	„	14,744,447.—
i) Jura-Bern-Luzernbahn: Verluste auf Aktien und-Obligationenkapital (Detailtabelle S. 72)	„	3,001,666.—
k) Jura-Simplonbahn: Einbusse bei der Fusion der S. O. S. u. J. B. L. zur J. S. 1889 (Details s. S. 73 u. 74)	„	51,851,500.—
Verlust auf 140-Mill.-Anleihe 1894	„	3,394,112.—
Verlust anlässlich der Liquidation der J. S. (von den Simplonsubvenienten schon einbezahlter Betrag)	„	8,195,986.—
Totalverlust	Fr.	140,946,178.—

6. Die Kapitalverluste der G. B.:

Kapitalverluste anlässlich von Aktien- und Obligationenausgaben sowie auf untergegangenen Anlagen (vgl. detaillierte Aufstellung in der Tabelle auf Seite 99)	Fr. 20,405,809.—
Totalverlust	Fr. 20,405,809.—

Die *Kapitaleinbussen* betragen demnach:

bei der S. C. B.	Fr. 22,874,018.—
„ den V. S. B.	„ 21,578,415.—
„ der N. O. B.	„ 64,854,181.—
beim J. I.	„ 14,784,852.—
bei der J. S.	„ 140,946,178.—
„ der G. B.	„ 20,405,809.—
Total	Fr. 285,443,453.—[3])

Wenn ein solcher Riesenverlust eintritt, fragt man naturgemäss sofort nach dem Grund. Wie ist es überhaupt möglich, dass eine solche Einbusse entsteht? Wir nehmen hier gleich vorweg, dass eine allgemeine Ursache für diese finanzielle Misere nicht angegeben werden kann. Bei gewissen Eisenbahngesellschaften (z. B. der Ligne d'Italie, Bern-Luzernbahn und Nationalbahn) gingen so grosse Summen durch ihren Konkurs verloren. Andere Bahnen wiederum vermochten sich nicht zu behaupten und büssten ansehnliche Beträge ein, weil sie nur lokalen Charakter besassen und weil ihnen der erwartete durchgehende Verkehr fehlte. Wir denken dabei besonders an die Neuenburger Jurabahn und an die V. S. B. Wieder andere Gesellschaften verfielen in den ewigen Fehler, ihre Wertpapiere stets zu allzu niedrigen Kursen abzusetzen, trotzdem bessere Möglichkeiten dafür bestanden, wie z. B. die N. O. B. (vgl. auch S. 32 und 33). Bei den weitaus meisten Linien sind jedoch hohe Kapitalverluste dadurch entstanden, dass der Bauvoranschlag nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmte und gar bald überschritten wurde und dass man Strecken, deren Unrentabilität erwiesen war, in unverantwortlicher Weise zur Ausführung übernahm. Diese Erscheinung finden wir als Grundübel der meisten schweizerischen privaten Eisenbahngesellschaften des letzten Jahrhunderts. Ganz besonders bei der N. O. B. dürfte dieser Umstand den Hauptgrund zum finanziellen Debakel der Gesellschaft bilden. Einigen Eisenbahnunternehmungen, wie z. B. den westschweizerischen Bahnen, gelang es, sich vor dem Allerärgsten, d. h. vor dem Konkurs, zu bewahren, indem sie sich ausländisches Geld verschafften. Das kapitalgebende Ausland gewann dadurch einen grossen Einfluss auf unsere privaten Eisenbahngesellschaften, auf den wir später noch zu sprechen kommen werden. Ferner verdankt eine grosse Anzahl von Kapitalverlusten ihre Entstehung verfehlten Spekulationen und unseriöser Geschäftsführung. Die grössten Einbussen

[3]) Dazu kommt noch der anlässlich des Rückkaufs erlittene Verlust von ca. 130 Millionen. Vgl. dazu die Ausführungen im Schlusswort, S. 111.

verzeichnete man aber auf den Aktien- und Obligationenemissionen. Neben vielfacher Zweckwidrigkeit der Geldbeschaffung mussten in ungünstiger Zeit Aufnahmen getätigt werden, um die Bauausgaben zu bestreiten oder um andere Anleihen zurückzubezahlen. Wir haben auf dieses, für die schweizerischen Hauptbahnen so charakteristische Moment schon verschiedentlich hingewiesen, so z. B. bei der S. C. B. und der G. B. Die Geldgeber nützten jeweilen die für die Eisenbahngesellschaften ungünstige Marktlage voll und ganz aus und die Bahnen waren die Verlierenden. Gewiss gab es auch Fälle, wo der Kursverlust durch eine unter pari begebene Anleihe geringer war als die Einbusse, hervorgerufen durch den höhern Zinsfuss einer Emission „al pari". Der Kursverlust repräsentiert in dem Fall „die Differenz zwischen dem höhern Zinsfuss, welcher bei einer Ausgabe der Anleihe al pari hätte bezahlt werden müssen, und dem tieferen Zinsfusse, welcher sich bei der Emission unter pari ergibt[4])". Der Zinsfuss war nun aber bei den unter pari begebenen Anleihen oft nicht kleiner als bei den zum Parikurs emittierten Obligationen. Häufig kam es vor, dass Geld unter pari aufgenommen werden musste, weil es eben anders nicht möglich war und weil die Kreditwürdigkeit von verschiedenen Schweizerbahnen zeitweise sehr zu wünschen übrig liess, woran die betreffenden Eisenbahngesellschaften selber absolut nicht immer unschuldig waren.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sehr zahlreiche Gründe für die grossen Kapitalverluste auf den einzelnen Linien mitwirkten. Das geht aus dem soeben Geschilderten deutlich genug hervor. Wohl lassen sich einige Analogien bei den verschiedenen Bahnen erkennen, doch müssen wir uns hüten, einfach zu verallgemeinern! Nirgends lagen die Verhältnisse genau gleich und es ist daher eine ganz selbstverständliche Folge, dass die Ursachen der Geldeinbussen bei den diversen Gesellschaften nicht dieselben sind. Auf die verschiedenen Schwierigkeiten sind wir ja bei der Besprechung der betreffenden Unternehmen eingetreten.

Es liesse sich zum Schlusse noch die Frage aufwerfen, ob durch eine frühere Verstaatlichung unserer Bahnen die grossen Kapitalverluste teilweise hätten vermieden werden können. Eine sichere Antwort darauf ist ein Ding der Unmöglichkeit, da wir ja nicht wissen, wie sich die Lage bei einem zeitlich früher stattgefundenen Erwerb der Privatbahnen durch den Bund entwickelt haben würde. Eins steht jedoch fest: In bezug auf das spekulative Moment wäre der Bahnbau durch den Staat dem Privatbahnbau vorzuziehen gewesen! Hätten wir von Anfang an das Staatsbahnsystem in der Schweiz gehabt, so wäre dank grösserer Vorsicht nicht so stark spekuliert worden. Die finanziellen Misserfolge würden daher sicher nicht so hohe Ausfälle verursacht haben. Tatsache bleibt, dass die schweizerischen Hauptbahnen ihre eminenten Kapitalverluste vor der Verstaatlichung zu einem Grossteil ihren eigenen Fehlern zuzuschreiben haben.

---

[4]) B. Bl. 1883, Bd. I, S. 277.

Schlussbetrachtungen.

Damit sind wir am Schlusse unserer Abhandlung angelangt. Wir haben uns durch sie einen Einblick in das schweizerische Eisenbahnwesen und im besonderen in dessen finanzielle Verhältnisse vor der Verstaatlichung verschafft. Wohl nirgends beschäftigte die Frage, ob das Staats- oder Privatbahnsystem für das Land vorteilhafter sei, ein Volk mehr als in der Schweiz. Wie weit man es infolge der Zersplitterung und der mit dem privaten Bahnbau verknüpften Sonderinteressen brachte, zeigt uns die grosse Krise der 70er Jahre. Die Irrgänge in der kantonalen und privaten Eisenbahnpolitik mussten zu diesem Krach führen! Trotzdem ursprünglich auch bei den Privatbahngesellschaften der Gedanke wegleitend gewesen sein mag, mit dem neuen Verkehrsmittel das Land dem Handel zu erschliessen und den Wohlstand fördern zu helfen, so konnten doch die grossen Nachteile dieses Systems nicht lange verborgen bleiben. Die allmächtigen Eisenbahngesellschaften, welche sich gegenseitig aufs äusserste konkurrenzierten, bewirkten, dass der Unwille im Volke gegen sie stets zunahm. Die Idee der Verstaatlichung gewann aus diesem Grunde immer mehr Anhänger. Es war deshalb höchste Zeit, dass sich der Bund ins Mittel legte und für Ordnung im schweizerischen Eisenbahnwesen sorgte. Mit der Entstehung der G. B. stellen wir denn auch ein stetes Vordringen der Bundesgewalt in Bahnangelegenheiten fest. Gleichwohl sollte es noch so manches Jahr bis zum endgültigen Erwerb der Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft dauern. Erfolgreich vermochten die Verstaatlichungsgegner lange Zeit den Rückkauf zu hintertreiben. Einen nicht unwesentlichen Einfluss auf den schlussendlichen Sieg der Verstaatlichungsanhänger hatte zweifellos der Umstand, dass ein grosser Teil der Aktien unserer Eisenbahnen in ausländischen Händen lag. Besonders krass waren die Verhältnisse in der Beziehung bei der G. B. Aber auch bei der S. C. B. und der N. O. B. befanden sich mehr als die Hälfte der Aktien in ausländischem Besitz. Unsere Bahnen gehörten also zu einem schönen Teil dem Ausland, welches auf die nationalen Interessen der Schweiz wenig Rücksicht nahm. Gegen solche Zustände musste sich der gesunde Verstand des Schweizervolkes wenden. Die Tabelle auf Seite 109 vermittelt uns ein Bild von der Verteilung der Eisenbahnaktien. Wir ersehen daraus deutlich den fremden Einfluss auf die Bahngesellschaften. Bei gewissen Bahnen können wir die Abwanderung der Aktien ins Ausland schon seit ihrer Gründung verfolgen. Hauptsächlich Paris bemühte sich um die Wertpapiere der West- und der Centralbahn. Der Besitzesübertrag der schweizerischen Eisenbahnaktien an das Ausland fand zu Beginn sogar bei uns noch mancherorts wohlwollende Begutachtung. Man hoffte damit, das durch Anlagen in Bahnpapieren gebundene Inlandkapital für die einheimische Industrie, das Gewerbe und den Ackerbau freizubekommen. Offenbar war man sich

Bezeichnungen	Jura-Simplonbahn		Nordostbahn		Centralbahn		Vereinigte Schweizerbahnen		Gotthardbahn	
	Aktionäre	Aktien	Aktionäre	Aktien	Aktionäre	Aktien	Aktionäre	Aktien	Aktionäre	Aktien
Gesamtzahl der Aktien:										
Stammaktien	—	245,600	—	108,000	—	100,000	—	45,000	—	100,000
Prioritätsaktien	—	104,000	—	52,000	—	—	—	35,000	—	—
Zusammen	—	349,600	—	160,000	—	100,000	—	80,000	—	100,000
Eingetragene Aktien:										
In der Schweiz wohnende Aktionäre ...	1154	147,844*	387	31,427	243	14,050	444	20,818	124	1,347
Im Ausland wohnende Aktionäre	166	33,226	121	37,100	96	20,414	67	8,082	102	26,347
Zusammen	1320	181,070	508	68,527	339	34,464	511	28,900	226	27,694
Besitzer eingetragener Aktien:										
1—100 Aktien	1191	—	473	—	311	—	486	—	208	—
101—200 Aktien	72	—	15	—	11	—	9	—	5	—
über 200 Aktien	57	—	20	—	17	—	16	—	13	—
Zusammen wie oben..	1320	—	508	—	339	—	511	—	226	—

* Davon sind 77,090 im Besitz der Eidgenossenschaft.

Obige Tabelle ist der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897, Seite 101, entnommen.

jedoch von Anfang an bewusst, welche Gefahren eine solche Verschiebung der Gewalt über die Schweizerbahnen in sich barg. So schreibt die Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung in Nr. 19 vom 10. Mai 1856: „Trösten wir uns aber damit, dass es in allen menschlichen Dingen neben den Licht- auch Schattenseiten gibt, dass aber erstere die letzteren hinsichtlich des Abzuges unserer Eisenbahnaktien nach dem Auslande überwiegen, und dass es der schweizerischen Vorsicht gelingen werde, auch die Klippen möglichst zu vermeiden, die unter der Oberfläche dieser sonst erfreulichen Strömung verborgen liegen." Die Geschichte hat uns indes gelehrt, dass sich das Ueberhandnehmen des ausländischen Einflusses ungünstig auf die Entwicklung unserer Bahnen ausgewirkt hat.

Im letzten Kapitel haben wir gesehen, dass mehr als ¼ Milliarde Franken auf dem Schienennetz der privaten Hauptbahnen an Kapitalverlusten zugrunde ging. Wie verhält es sich nun mit den Einbussen beim Rückkauf und später unter der zentralen Leitung der S. B. B.? Auch hier kam es zu gewaltigen Verlusten! Wir können uns nicht näher darauf einlassen[1]), wollen aber trotzdem zum Abschluss unserer Arbeit die hauptsächlichsten Geldeinbussen erwähnen. Wir kommen zuerst kurz auf die Ueberzahlung der Privatbahnen anlässlich des Erwerbs durch den Bund zu sprechen.

Dem Versuch der allmählichen Verstaatlichung der Bahnen war kein Erfolg beschieden. Bundesrat Welti, der Vorsteher des Eisenbahndepartements, hatte die Idee, eine Bahn nach der andern freihändig anzukaufen. Wie wir bereits wissen, gelang das nicht. Die auf diese Art versuchte Penetration des Bundes in die privaten Eisenbahngesellschaften musste wieder aufgegeben werden. Obwohl der Staat eine Zeitlang J. S.-Aktien erwarb (Vgl. Tabelle auf S. 109), scheiterte der endgültige Rückkauf vorderhand. Eine Vorlage zum Erwerb der S. C. B. durch die Eidgenossenschaft, welche schon die Räte passiert hatte, kam in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 zu Fall. Daraufhin nahm Bundesrat Welti seinen Rücktritt. Im gleichen Jahr rief eine schlimme Unfallära[2]) grosse Beunruhigung im Volk gegenüber der Betriebssicherheit der Privatbahnen hervor. Es kam zum neuen Rechnungsgesetz von 1895/96, das dem Bundesrat gestattete, den Rückkauf genau zu berechnen. Am 25. März 1897 folgte eine Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung und im Herbst desselben Jahres das Rückkaufsgesetz, dem das Schweizervolk am 20. Februar 1898 seine Zustimmung gab. Bei den nachfolgenden Verhandlungen zwischen dem Bund und den einzelnen Gesellschaften nehmen wir gleich vorweg, dass nach unserer Ansicht der Staat im allgemeinen viel zu nachsichtig war, indem er seine Forderungen zu wenig hartnäckig vertrat und den Privatbahnen ein zu grosses Entgegenkommen zeigte. Als der Rück-

[1]) Es besteht darüber schon sehr viel Literatur. Besonders betr. der Ueberzahlung verweisen wir auf Diethelms Schrift, „Die Verstaatlichung der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund und ihre finanziellen Auswirkungen auf die S. B. B. von 1903—1913."

[2]) 1891 ereigneten sich zwei schwere Zugskatastrophen: nämlich am 14. Juni der Brückeneinsturz von Mönchenstein, der 72 Tote und 130 Verletzte forderte, und am 17. August der Zusammenstoss von Zollikofen (17 Tote und 22 Verletzte).

kauf zur Gewissheit geworden war, begannen nämlich viele Eisenbahngesellschaften ihr Material zu vernachlässigen. Man vermied es, Neuanschaffungen zu machen. Der Zustand der verschiedenen Bahnen um die Jahrhundertwende kann in folgender Weise umschrieben werden: Aussergewöhnlich schlecht war der Unterhalt der N. O. B. und der V. S. B. Die J. S. zeigte mittelmässige, die S. C. B. und die J. N. befriedigende und einzig die G. B. gute Zustandsverhältnisse. Alle diese Minderwerte, welche dem Bund bekannt sein mussten, hätten in vollem Umfang vom Ankaufspreis abgezogen werden sollen. Das geschah aber nicht. Das Resultat der ganzen Verstaatlichungsaktion war eine klar ersichtliche Ueberzahlung. Diethelm gibt dafür folgende Beträge an[3]):

	Rückkaufspreis	Ueberzahlung
S. C. B.	75,000,626.—	29,495,805.—
N. O. B.	80,000,000.—	45,000,000.—[4])
V. S. B.	40,220,000.—	14,400,000.—
J. S.	104,000,000.—	30,600,000.—
G. B.	83,750,000.—	12,000,000.—
Total	382,970,626.—	131,495,805.—

Aus der Uebernahme sämtlicher Aktiven und Passiven ergab sich für den Bund eine weitere finanzielle Belastung von Fr. 798,540,845.–, so dass der gesamte Rückkaufspreis für die fünf Bahnen Fr. 1,181,511,471.— erreichte[5]). Die diversen Berechnungen der Ueberzahlung stimmen nicht ganz überein, doch scheint uns die Aufstellung von Diethelm sehr genau und zuverlässig zu sein. Die Generaldirektion der S. B. B. gibt die Ueberzahlung mit Fr. 127,400,000.— an[6]). In der Summe von rund 130 Millionen Franken sind nicht alle Minderwertabzüge enthalten. Dieser Ueberzahlungspreis war keineswegs der einzige Fehler, der anlässlich des Rückkaufes gemacht wurde. Ohne auf Details einzugehen, nennen wir einige weitere, durch die Verstaatlichung hervorgerufene Belastungen der S. B. B. Es sind das einmal die Defizite der Pensions- und Hilfskassen sowie die Uebernahme eines Grossteils des „Eisenbahnfonds-Defizits" durch die Bundesbahnen. Der Fehlbetrag, herrührend vom seinerzeitigen Ankauf der J. S.-Aktien durch den Bund gegen Ausgabe von 3 %igen Eisenbahnrenten à 90 %, hätte unbedingt der Bundeskasse übertragen werden sollen, da ja der Staat diese Finanzaktion durchgeführt hatte. Statt dessen verpflichtete man die S. B. B. für Fr. 9,755,320.— von total Fr. 13,755,320.—. Der Eidgenossenschaft verblieben demnach zur Deckung nur Fr. 4,000,000.—. Einen noch grösseren Fehler beging der Bund u. E. dadurch, dass er mit dem Ankaufspreis von fast 400 Millionen Franken die S. B. B. direkt belastete. Sie

[3]) Vgl. Diethelm a. a. O., S. 244.

[4]) Kessler berechnet für die N. O. B. sogar eine Ueberzahlung von 50 Millionen.

[5]) Vgl. Steiger: „Die S. B. B., ihre Entwicklung und ihre Leistungen", S. 126.

[6]) Vgl. sog. Sanierungsbericht der S. B. B. vom 7. Februar 1933, Seite 11: Reine Ueberzahlung Fr. 113,700,000 und Fehlbeträge der Pensions- und Hilfskassen Fr. 13,700,000, oder total Fr. 127,400,000.

hatte diese Schuld aus eigenen Mitteln, unabhängig vom Betriebsergebnis, zu verzinsen und zu amortisieren. Das führte dann im Lauf der Jahre zu der schweren Finanzlast, an der das Unternehmen noch heute krankt. Nach unserer Ansicht wäre es vom Staat viel klüger gewesen, Verzinsung und Amortisation aus der Bundeskasse zu bestreiten; der S. B. B. aber ein Dotationskapital zur Verfügung zu stellen, dessen Verzinsung sich nach dem Ertrag richten würde. Das Resultat der getroffenen Lösung der Rückkaufsfrage hat indessen für die Eidgenossenschaft den unbestreitbaren, in diesem Falle jedoch zweifelhaften Vorteil, dass der Staat beim Rückkauf kein Bargeld zu leisten hatte. Die heutige Lage der Bundesbahnen beweist uns die Unrichtigkeit des eingeschlagenen Weges. Der Ankauf der schweizerischen Eisenbahnen erfolgte also im Grunde genommen gar nicht durch den Bund, sondern durch die S. B. B. selber! Jener war nur der Befehlende und diese hatten die Lasten auf sich zu nehmen, zu gehorchen und zu bezahlen. So müssen wir uns heute gar nicht wundern, wenn beim Rückerwerb und auch nachher viel Geld auf unseren Bahnen verloren ging.

Die Belastung der S. B. B. ist in der Tat gross. Wir können daher nicht umhin, einige Einzelheiten der nach der Verstaatlichung erlittenen Kapitalverluste anzuführen. Es gehört ja leider heutzutage beinahe zum guten Ton, über die Unrentabilität der Bundesbahnen zu schimpfen. Dies geschieht vielfach von Leuten, die überhaupt keinen Einblick in die finanziellen Verhältnisse der S. B. B. besitzen. Gewisse Kreise polemisieren einfach gegen unsere Bahnen, ohne sich dabei Rechenschaft über ihre Leistungen zu geben. Wir wollen in aller Kürze und mit der grössten Objektivität versuchen, ein Bild der finanziellen Einbussen und Belastungen der S. B. B. zu entwerfen. Rufen wir uns zuerst die Nettozinsenlast der Bundesbahnen mit über 100 Millionen Franken jährlich in Erinnerung! Theler[7]) schätzt die Ausfälle aus der Militärbeförderung pro Jahr auf ca. 1½ Millionen Franken. Ferner gibt die Generaldirektion der S. B. B. das jährliche Defizit, hervorgerufen durch unentgeltliche Posttransporte, mit 5 Millionen Franken an. Steiger[8]) kommt bei seiner Berechnung des Einnahmenausfalls aus den zu Ausnahmetarifen beförderten Postpaketen und aus der unentgeltlichen Beförderung der Bahnpostwagen für die Jahre 1903 bis 1917 auf 8,3 Millionen Franken pro Jahr. Der gesamte Einnahmenausfall, verursacht durch die eidgenössische Postverwaltung, erreichte während derselben Periode rund 125 Millionen Franken. Eine ganz gewaltige Kapitaleinbusse hatten die ausserordentlichen Leistungen der S. B. B. während des Weltkrieges zur Folge. Wir entnehmen dem Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der S. B. B. über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Massnahmen vom 7. Februar 1933, Seite 26 nachstehende Zusammenstellung der Kriegslasten.

[7]) Vgl. Theler: „Die Liquidation des Kriegsdefizits der S. B. B.", S. 136.
[8]) Vgl. Steiger a. a. O., S. 52.

Zusammenfassende Uebersicht der ausserordentlichen Leistungen und Lasten der S. B. B während der Kriegs- und Nachkriegsjahre:

	Fr.	Fr.
I. Militär- und Kriegstransporte:		
a) Transporte und Leistungen für die Schweizerische Armee: Ungedeckte Verluste auf Ende Dezember 1926		3,846,000
b) Leistungen im Interesse der kriegführenden Staaten:		
1. Für schwerverwundete Kriegsgefangene und Sanitätsmannschaften sowie gesunde Austausch-Kriegsgefangene	3,200,000	
2. Für die in der Schweiz internierten Kriegsgefangenen	2,100,000	
3. Für Zivilinternierte und Evakuierte durch die Schweiz	1,000,000	
4. Für erholungsbedürftige Krankenschwestern	10,000	
5. Für Kinderhilfsorganisationen	1,000,000	
6. Für Liebesgaben aller Art	10,800,000	
Zusammen	18,110,000	
Da es sich dabei um Werke handelt, zu denen auch die privaten Verkehrsanstalten herangezogen wurden, stellte die S. B. B. von den rund 18 Millionen nur 12½ Millionen in Rechnung		12,500,000
II. Anschaffung von Güterwagen zur Sicherung der Landesversorgung:		
Schaden der Bundesbahnen, Wert Ende 1926		30,000,000
III. Notstandsarbeiten:		
Mehrkosten der in den Jahren 1917—1921 durchgeführten Arbeiten wegen vorzeitiger Kapitalinvestierung und Bezahlen von Ueberpreisen infolge der damaligen Teuerung		52,000,000
IV. Einführung der elektrischen Zugförderung:		
Durch den Beitrag von 60 Millionen Franken des Bundes für die Beschleunigung der Elektrifizierung nicht gedeckter Schaden wegen der Ueberkapitalisierung bei den Elektrifizierungen der Gotthardlinie, sowie der Linien Bern-Scherzligen und Brig-Sitten		40,000,000
V. Verluste infolge der Uebernahme der Kohlen der Kohlengenossenschaft:		
Gemäss der vom damaligen Vertreter des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes im Verwaltungsrate der Kohlengenossenschaft seinerzeit aufgestellten Rechnung, Wert Ende Dezember 1926 (der Betrag ist aber als zu niedrig anzusprechen! Der Verfasser)		47,500,000
Uebertrag		185.846,000

		Fr.
	Uebertrag	185.846,000
VI. Tarifmassnahmen aus politischen Erwägungen:		
Jährliche Einnahmenausfälle:	Fr.	
a) beim Personenverkehr	6,270,000	
b) beim Güterverkehr	6,250,000	
Zusammen	12,520,000	
Hieher gehört der Abbau der Bergzuschläge auf der G. B. zugunsten der Kantone Uri und Tessin. Wert der Ausfälle während acht Jahren		100,000,000
VII. Verzicht auf Personalentlassungen, trotz starken Verkehrsrückganges, im Hinblick auf die im Lande bestehende Arbeitslosigkeit:		
a) Mehrausgaben von 1915—1918 mit Zinsverlusten, Wert Ende Dezember 1926	28,650,000	
b) Dito 1920 mit Zinsverlust für 5 Jahre.....	3,750,000	
Zusammen	32,400,000	32,400,000
VIII. Lasten infolge Ausdehnung der Personalversicherung:		
Fehlender Barwert für nur zirka 31 % der neuen Verpflichtungen, die ohne die Gebundenheit an die Versicherungsbedingungen bei der allgemeinen Bundesverwaltung nicht hätten eingegangen werden müssen		141,000,000
Totalwert der Leistungen und Lasten		459,246,000

Vgl. zu dieser Aufstellung auch die Berichte der Generaldirektion und des Verwaltungsrates der S. B. B. über die ausserordentlichen Leistungen und Lasten, die den schweizerischen Bundesbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatsbahn in den Kriegs- und Nachkriegsjahren auferlegt wurden vom 14./27. April 1927.

Rund 459 Millionen Franken betrugen also die Extraleistungen der S. B. B. (auch bahnfremde Lasten genannt) während der Kriegs- und Nachkriegszeit. Obwohl der Bundesrat diese Summe am 4. März 1929 anerkannte, bewilligte er nur 35 Millionen als Bundesbeitrag an das Riesendefizit, das der S. B. B. durch die im Interesse der Landesverteidigung geleisteten Dienste erwachsen war. Dass ein Verschulden seitens der S. B. B. für den Fehlbetrag nicht vorliegt, muss gar nicht besonders hervorgehoben werden. Das geht schon aus dem Folgenden hervor. Die Militärtransporte verursachten grosse Unkosten, und zwar sowohl die Transporte für die schweizerische Armee, als auch die Transporte im Interesse der kriegführenden Staaten. Ueber die Anschaffung von Güterwagen zur Sicherung der Landesversorgung lässt sich sagen, dass die Beförderung der nach der Schweiz bestimmten Güter unter dem fehlenden Rollmaterial litt. Das Ausland beanspruchte seine eigenen Wagen für sich selbst und die S. B. B. musste sich daher Güterwagen beschaffen, um dem momen-

tanen Mehrverkehr vollauf genügen zu können. Ohne den Wagenmangel während des Krieges wären zwei Drittel dieser Wagen überhaupt nicht und ein Drittel erst nach dem Weltkrieg und dann zu niedrigeren Preisen gekauft worden[9]). Nach dem Krieg machte sich in der Schweiz ein Ueberfluss an Güterwagen bemerkbar[10]). Auch mit den als Notstandsarbeiten ausgeführten Bauten hätten die Bundesbahnen warten können, bis die Lohn- und Materialpreise günstiger gewesen wären. Mit Rücksicht auf die allgemeine Arbeitslosigkeit und auf Wunsch des Bundesrates brachte die S. B. B. auch dieses Opfer. Aehnlich lagen die Verhältnisse bei der Einführung der elektrischen Zugsförderung. Ihre Ausführung hätte in einem späteren Zeitpunkt weniger Geld verschlungen. Allein die Elektrifikation der G. B., der Linien Bern-Scherzligen und Brig-Sitten kosteten über 132 Millionen Franken. 10 Jahre später wäre sie auf 70 Millionen zu stehen gekommen! Neben dem Bedürfnis, unsere Abhängigkeit in der Kohlenzufuhr vom Ausland möglichst auszuschalten, lag die beschleunigte Elektrifikation der Bahnen im Interesse des ganzen Landes, da sie einen wesentlichen Faktor im Kampfe gegen die Arbeitslosigkeit bildete. Die Elektrifizierung der Bundesbahnen brachte der einheimischen Industrie in schwerer Zeit Arbeit. Den Verlust der S. B. B. infolge der Verpflichtung zur Uebernahme der Kohlen der Kohlengenossenschaft möchten wir als klassisches Beispiel dafür anführen, was man während den Kriegsjahren der S. B. B. an bahnfremden Lasten alles aufbürdete. Nach der Verstaatlichung der Kohleneinfuhr anno 1917 legte der Bund grosse Vorräte zu Höchstpreisen an. Mit Kriegsende wurde die S. B. B. gezwungen, dieses Lager zu einem grossen Teil zu übernehmen. 1922 stellte sich der Preis für diese Kohlen auf über Fr. 150.— pro Tonne, während man für die gleiche Kohle im freien Handel nur noch Fr. 65.— bezahlte! Als weitere Kriegsbelastungen, die die Bundesbahnen im volkswirtschaftlichen Interesse des Landes auf sich nahmen, nennen wir laut obiger Tabelle ferner die Tarifherabsetzungen, den Verzicht auf Personalentlassungen und die Lasten infolge der Ausdehnung der Personalversicherung.

Alle diese Momente dürfen wir nicht übersehen, wenn wir uns von den Geldeinbussen der S. B. B. Rechenschaft ablegen. Beleuchten sei doch ausserordentlich drastisch, wie es zur heutigen misslichen Situation der S. B. B. gekommen ist! Als Hauptgründe zu der jetzigen schlechten Finanzlage der Bundesbahnen gelten u. E. der zu teure Rückkauf sowie die Belastung der Bahn während den Kriegs- und Nachkriegsjahren. Selbstverständlich spielen auch der Rückgang des Verkehrs und die Automobilkonkurrenz hier eine wichtige Rolle. Ferner darf nicht vergessen werden, dass die S. B. B. ihre Schulden nicht durch eine Inflation abschütteln konnte. Besonders bei den ausländischen Eisenbahnunternehmungen war das ja eine beliebte Art der „Finanzreorganisation“[11]).

---

[9]) Vgl. Bericht der Generaldirektion und des Verwaltungsrates der S. B. B. betr. ausserordentliche Leistungen während des Krieges vom 14./27. April 1927, S. 4.

[10]) Gleicher Bericht, S. 4.: „Zu gewissen Jahreszeiten stehen 4000 Wagen unbenutzt herum....“

[11]) So wurden beispielsweise in Frankreich vier Fünftel des in den Bahnen investierten Kapitals durch die Inflation getilgt.

Trotzdem die S. B. B. in den letzten Jahren immer Ueberschüsse im Betrieb zu verzeichnen hatten[12]), reichten diese weder für die Verzinsung der Schulden, noch für die Amortisation aus. Schuld daran tragen aber einzig und allein die ungehörigen Lasten der Bundesbahnen, für die sie vielfach nicht verantwortlich gemacht werden können. Rein auf die Betriebsergebnisse abgestellt, darf man die S. B. B. sogar als ein blühendes Unternehmen bezeichnen. So machten z. B. die Betriebseinnahmen im November 1939 Fr. 32,744,000.— und der Betriebsüberschuss Franken 15,181,000.— aus. Damit wäre die S. B. B. ja direkt ein glänzendes Geschäft, wenn der Bund die vollen Entschädigungen, welche der Bahn von Rechts wegen zukommen, bezahlt hätte. Auch im Verhältnis zu ausländischen Eisenbahnen sind die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen sehr günstig, wie nachfolgende Tabelle für 1934 beweist[13]):

	Ueberschuss bzw. Fehlbetrag insgesamt in Millionen Goldfranken	Ueberschuss bzw. Fehlbetrag auf 1 km Betriebslänge in Tausend Goldfranken	Ueberschuss bzw. Fehlbetrag in Prozent der Betriebseinnahmen
Schweiz. Bundesbahnen	+ 86,0	+ 29,3	+ 25,8
Englische Hauptbahnen	+ 439,2	+ 14,6	+ 18,6
Niederländische Hauptbahnen	+ 17,2	+ 4,7	+ 7,3
Schwedische Staatsbahnen ..	+ 22,9	+ 3,0	+ 15,6
Deutsche Reichsbahn	+ 29,7	+ 0,6	+ 0,8
Französische Hauptbahnen ..	+ 16,6	+ 0,4	+ 0,7
Soc. Nat. des chemins de fer belges	— 6,7	— 1,0	— 2,2
Dänische Staatsbahnen	— 3,5	— 1,4	— 5,0
Bundesbahnen von Oesterreich	— 11,5	— 2,1	— 4,5
Italienische Staatsbahnen....	— 50,8	— 3,0	— 6,3

\+ = Ueberschuss
— = Fehlbetrag

Die Schweizerischen Bundesbahnen zeigen also den relativ grössten Betriebsüberschuss. Diese Tatsache sei ganz besonders vermerkt.

Aus unseren Schlussbetrachtungen geht hervor, dass sowohl die Privat- als auch die Staatsbahnen hohe Kapitalverluste zu verzeichnen hatten. Aber nicht nur deren Bestand, sondern auch die Entstehungsgründe vermochten uns zu interessieren und lassen sich in folgender Weise zusammenfassen: Die Ursachen der Geldeinbussen bei den Bahnen vor dem Rückkauf sind zur Hauptsache auf die begangenen Fehler der betreffenden Gesellschaften zurückzuführen. Die Schuld der

---

[12]) Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der S. B. B.:

1903	Fr. 38,318,912.—	1930	Fr. 129,126,424.—
1910	„ 70,473,383.—	1937	„ 113,683,510.—
1920	„ 35,702,893.—		

[13]) Vgl. Gawer: „Die Eisenbahnkrise, ihre Ursachen und ihre Entwicklung", S. 64 sowie die internationale Statistik für das Jahr 1934, herausgegeben vom internationalen Eisenbahnverband.

ausgewiesenen Verluste nach der Verstaatlichung kann aber nicht den Bundesbahnen allein zugeschoben werden. Wir wissen ja jetzt, wie es zur heutigen Finanzmisere unserer Staatsbahnen kam, und dass der Bund selber mitverantwortlich für die wesensfremden Belastungen der S. B. B. ist. Eine Sanierungsaktion auf solider Grundlage erscheint daher als Gebot der Stunde. Erste Voraussetzung dazu ist allerdings, dass der Staat endlich diejenigen Finanzlasten der S. B. B. durch die Bundeskasse übernimmt, für die er auch die Verantwortung trägt. Wir denken dabei einerseits an das Kriegsdefizit und andererseits an die Ueberzahlungssumme anlässlich der Eisenbahnverstaatlichung. Die Forderung, dass der Staatskasse diese Lasten zu überbinden sind, entspricht nach unserer Auffassung ganz und gar den Prinzipien der Billigkeit und der Gerechtigkeit. Erst wenn das geschieht, werden die Mißstände, welche heute die S. B. B. in Verruf bringen, verschwinden. Zu dieser Einsicht muss eine jede gerechte und objektive Kritik kommen.

Literaturverzeichnis.

Bechtle R.: Die Gotthardbahn, ihre Entstehung und Verwaltung, ihr Bau und Betrieb. Stuttgart 1895.

Brunner A.: Die Liquidation der J. S.-Bahn. St. Gallen 1905.

Cuony A.: Les débuts des chemins de fer en Suisse. Lausanne 1913.

— La crise des chemins de fer suisses. Lausanne 1877.

Coutin J.: Etude sur le chemin de fer Nord-Est-Suisse (Schweizer Zeitfragen, Heft 2). Zürich 1877.

Diethelm E. A.: Die Verstaatlichung der schweiz. Privatbahnen durch den Bund und ihre finanziellen Auswirkungen auf die S. B. B. von 1903—1913. Lachen 1930.

Gawer V.: Die Eisenbahnkrise, ihre Ursachen und ihre Entwicklung. Bern 1936.

Geigy K. (und Ziegler): Bericht der vom Schweizer. Bundesrathe einberufenen Herren Ratsherr Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler von Winterthur über die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung. Bern 1850.

Geiser C. F.: Die Krisis der Nordostbahn (Schweizer Zeitfragen, Heft 5). Zürich 1877.

Gubler A.: Die Schweizerische Nationalbahn. Zürich 1922.

Gubler H.: Die Kontrolle des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. Zürich 1898.

Hamacher W.: Die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahnen. Berlin 1932.

Hellwag W.: Die Gotthardbahn. Mein Konflikt mit der Verwaltung. Basel 1882.

Herold R.: Der schweiz. Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende (Münchner volkswirtschaftliche Studien). Stuttgart und Berlin 1902.

Hildebrand B.: Ueber die Rentabilität der Schweiz. Ost-Westbahn. Bern 1858.

Hodel H.: Neuenburgische Eisenbahnpolitik. Bern 1939.

Isler E.: Rechtsgutachten über die Ansprüche der Genußscheine der Jura-Simplonbahn gegenüber dieser Gesellschaft und gegenüber dem Bund. Aarau 1903.

Kessler A.: Die Schweizerische Nordostbahn. Zürich 1929.

Leupold R.: Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahngesellschaft. Basel 1901.

Luz A.: Die Anfänge der Schweiz. Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes (1852—1859). Zürich 1932.

Memminger A.: Die N. O. B. im Lichte der Ziffern. Zürich 1877.

Meyer J.: Les chemins de fer de la Suisse Occidentale. Lausanne 1878.

Möhring A.: Die Simplonbahn. Bern 1907.

Oetiker J.: Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Solothurn 1913.

Pfleghaar A.: Die Gefährdung der eidg. Finanzen durch den Bundesrat. Lausanne 1898.

Ruegg H.: Die Wirkungen der Sankt Gotthardbahn. Leipzig 1891.

Speiser W.: Mitteilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der S. C. B. Basel 1887.

Stämpfli J.: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Bern 1862.

— Die Schweiz. Eisenbahnen. Deren Betriebsübernahme und Rückerwerbung durch den Bund. Bern 1878.

Steiger J.: Die S. B. B., ihre Entwicklung und ihre Leistungen. Bern 1919.

Stockmar J.: Histoire du chemin de fer du Simplon. Lausanne 1920.

Stoll G.: Ueber die Finanzlage der N. O. B. Zürich 1887.

Theler H.: Die Liquidation des Kriegsdefizites der Schweiz. Bundesbahnen verglichen mit der Regelung in England, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Holland, Italien und Deutschland. Zürich 1929.

Vögeli A.: Zur Situation der N. O. B. Zürich 1877.

Vogt G.: Der N. O. B.-Streit. Zürich 1894.

Volmar F.: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im schweiz. Bundesstaate. Bern 1904.

— Jakob Stämpfli als Verkehrspolitiker. Bern 1927.

Wanner M.: Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens. Bern 1880.
— Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Luzern 1885.
Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizerbahnen. Zürich 1917.
Weissenbach Pl.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz (2 Teile). Zürich 1913 und 1914.
Wey M. S.: Die Entwicklung und Verstaatlichung der Gotthardbahn. Luzern 1914.
Zschokke O.: Rückkauf oder Betriebsübernahme der schweiz. Eisenbahnen durch den Bund. Aarau 1876.
— Betrieb der schweiz. Eisenbahnen unter der Leitung des Bundes (Schweizer Zeitfragen, Heft 1), Zürich 1877.
— *(und Kaiser):* Verbesserungen im schweiz. Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes. Aarau 1883.

Handwörterbuch der Schweiz. Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung von N. Reichesberg. Bern 1903.
Graphisch-statistischer Verkehrsatlas der Schweiz; herausgegeben vom Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement. 1915.
Enzyklopädie des Eisenbahnwesens von v. Röll. 7 Bände. Wien 1890—1895, 2. Aufl. 10 Bände. Wien 1912—1923.

Geschäftsberichte der privaten Bahngesellschaften.
Jahresberichte der verschiedenen Eisenbahngesellschaften.
Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen.
Amtliches Stenographisches Bulletin der schweiz. Bundesversammlung.
Bundesblatt der schweiz. Eidgenossenschaft.
Bundesgerichtliche Entscheidungen.
Schweiz. Eisenbahnstatistik.
Schweizer Zeitfragen.
Die Schweizer Bahnen (Organ für Eisenbahnwesen).
Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft.
Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung.
Schweizerische Bauzeitung.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Berner Tagblatt.
„Der Bund".
Journal de Genève.
Neue Zürcher Zeitung.

Div. Akten aus der S. B. B.-Bibliothek Bern.